# PRZEGLĄD UBEZPIECZENIOWY

## (REVUE D'ASSURANCES)

DWUMIESIĘCZNIK
POŚWIĘCONY SPRAWOM UBEZPIECZENIOWYM
I EKONOMICZNYM

ORGAN ZWIĄZKU PRYWATNYCH ZAKŁADÓW
UBEZPIECZEŃ W POLSCE.

1935
ZESZYT
5

WYDAWCA I REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: Dr. JÓZEF KOWAL

## TREŚĆ:



## SOMMAIRE:




**Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Świętokrzyska 27 m. 2.**

**Telefon Nr. 265-45** **Konto w P. K. O. Nr. 800.**

**Związek Prywatnych Zakł. Ub. w Polsce**

**Prenumerata półroczna (wraz z przesyłką):**

w Warszawie . . . . . . . . 3.00 złp.
na prowincji . . . . . . . . 3.30 złp.
zagranicą (rocznie) . . . . . . 6.60 złp.

**CENA OGŁOSZEŃ:**

Cała strona . . . . . . . . 40.00 złp.
Pół strony . . . . . . . . . 25.00 „
$^1/_4$ strony . . . . . . . . . 15.00 „

**Cena zeszytu — 1.25 złp.**

WŁADYSŁAW KOZŁOWSKI.

# WPŁYW KRYZYSU NA UBEZPIECZENIA PRYWATNE W POLSCE.

(Przedruk z „Przeglądu Gospodarczego” zesz. 20/35).

W strukturze gospodarczej krajów cywilizowanych ubezpieczenia stanowią czynnik jeden z najważniejszych, najbardziej może skomplikowany i z tytułu swej wielostronności najsilniej odczuwający skutki zmian konjunkturalnych. Jeżeli giełda jest najczulszym barometrem wszelkich wahań politycznych i gospodarczych, to ubezpieczenia, aczkolwiek nie tak szybko reagują na te zmiany, jednak reagują tem silniej i trwalej.

Reakcje te nie zawsze występują w sposób bezpośredni, dający się wyczytać z charakterystycznych dla tej dziedziny wskaźników. Niektóre z nich, niekiedy bardzo zasadnicze, przesłonięte są wypadkowemi ubocznie działających sił, co utrudnia odczytanie statystycznego obrazu. Dlatego też w rozważaniach naszych będziemy się starali wyłączyć, o ile możności, te uboczne lub też przypadkowe czynniki, aby obraz rzeczywistości i wynikające z niego wnioski były możliwie wyraziste.

W tym celu rozpatrzymy wpływ kryzysu jako czynnika niszczącego, ale i uzdrawiającego niekiedy, na trwałość egzystencji zakładów ubezpieczeń, stan ich majątków własnych oraz rezerw, stanowiących zabezpieczenie roszczeń ubezpieczonych, obroty i rentowność i wreszcie wpływ na pojemność rynku i stosunki konkurencyjne. W rozważaniach naszych będziemy omawiali okres od 1928 r. do 1933 r. włącznie.

W 1928 r. działało w Polsce 16 krajowych akcyjnych zakładów ubezpieczeń, 12 wzajemnych i 9 zagranicznych — razem 37 prywatnych zakładów ubezpieczeń, przyczem 6 z pośród tych zakładów rozszerzyło swoją działalność na 7 nowych działów ubezpieczeń. W 1929 r. zaprzestało działalności 1 krajowe towarzystwo akcyjne, prowadzące 3 działy, oraz 2 niemieckie, działające wyłącznie na G. Śląsku. Zaprzestanie działalności przez zakłady niemieckie nastąpiło z przyczyn prawnych. W tym samym roku rozpoczęło swoją działalność 1 niemieckie towarzystwo ubezpieczeń na G. Śląsku, prowadzące 6 działów ubezpieczeń. W 1930 r. zaprzestał działać 1 wzajemny zakład ubezpieczeń, prowadzący 3 działy. W 1931 r. żadne poważniejsze zmiany nie nastąpiły. W 1932 r. zaprzestał działać 1 wielki zakład wzajemny, a portfele jego przejęły 2 towarzystwa akcyjne, z których jedno specjalnie w tym celu stworzono. W 1933 r. rozpoczął działalność w 2 działach 1 wielki zakład zagraniczny, a 2 wzajemne zakłady przeszły do rzędu t. zw. małych zakładów wzajemnych.

Z powyższego suchego, kronikarskiego wyliczenia wynika przedewszystkiem, że ruch założycielski w tej dziedzinie nie istniał; skończył się on zresztą już na szereg lat przed wystąpieniem kryzysu. Dalej zaznaczyła się likwidacja wzajemnych zakładów ubezpieczeń i obecnie istnieją tylko 3 większe zakłady ubezpieczeń wzajemnych. Wreszcie w dziedzinie koncesjonowania zakładów zagranicznych zanotować można rozpoczęcie działalności na całym obszarze Polski tylko przez 1 zakład zagraniczny, który zresztą już przedtem stał się właścicielem większości akcyj jednego z krajowych zakładów. Działające w Polsce prywatne akcyjne zakłady ubezpieczeń wykazały więc wielką żywotność i odporność na skutki kryzysu, gdyż tylko 1 z nich został zlikwidowany, i to w 1929 r. i z przyczyn, nie mających z kryzysem nic wspólnego. Również likwidacja 2 wzajemnych zakładów ubezpieczeń nie może być uważana całkowicie za bezpośredni skutek kryzysu, a znajduje częściowo uzasadnienie w historji rozwoju tych zakładów na kilka lub nawet na wiele lat przed omawianym okresem.

Kapitały i fundusze własne prywatnych zakładów ubezpieczeń, które w 1929 r. wyniosły 35 milj. zł. (dla 1928 r. brak danych, dotyczących zakładów zagranicznych), wzrastały stale i na koniec 1933 r. wynosiły 48 milj. zł.; to samo dotyczy funduszów ubezpieczeniowych, które w 1929 r. wynosiły 74 milj. zł., w 1932 r. wzrosły do 129 milj. zł., a w 1933 r. spadły do 112 milj. zł. Nie ulega jednak wątpliwości, że wykazany powyżej wzrost był w znacznym stopniu hamowany przez skutki kryzysu, czego jednak niepodobna liczbowo wycenić. Załamanie linji rozwojowej wzrostu funduszów ubezpieczeniowych w 1933 r. pozostaje w związku z dewaluacją dolara, do której skutków powrócimy w dalszym ciągu naszych rozważań. Szczegóły tych procesów ilustruje poniższa tablica.

Kapitały i fundusze własne oraz fundusze ubezpieczeniowe prywatnych zakładów ubezpieczeń w końcu roku bilansowego.

| Rok | Kapitały i fundusze własne | | Fundusze ubezpieczeniowe | |
|---|---|---|---|---|
| | w tys. zł. | wskaźnik | w tys. zł. | wskaźnik |
| 1928[1]) | 26.920 | 100,0 | 46.966 | 100,0 |
| 1929 | 34.741 | 129,1 | 74.083 | 157,7 |
| 1930 | 38.010 | 141,2 | 99.234 | 211,3 |
| 1931 | 39.518 | 146,8 | 117.136 | 249,5 |
| 1932 | 43.170 | 160,4 | 128.719 | 274,1 |
| 1933 | 47.564 | 176,7 | 111.584 | 237,6 |

Omawiając obroty prywatnych zakładów ubezpieczeń w okresie kryzysu, ograniczymy się do dwóch głównych działów: ubezpieczeń od ognia i ubezpieczeń na życie, jako działów bezwzględnie dominujących i dostatecznie charakteryzujących stosunki w tej dziedzinie. Ogólny zbiór składek we wszystkich działach ubezpieczeń (łącznie ze składkami pośredniemi, t. j. reasekuracją) wzrósł ze 142 milj. zł. w 1928 r. do 163 milj. zł. w 1929 r., aby stopniowo i coraz silniej spadać do 90 milj. zł. w 1933 r. Przyjmując zatem obroty ogólne w 1928 r. za 100, stwierdzić musimy, że obroty te spadły w 1933 r. do 63,2%, t. j. o blisko 37%. Prawie identyczny spadek wykazuje zbiór składek z akwizycji własnej we wszystkich działach ubezpieczeń — ze 111 milj. zł. w 1928 r. na 75 milj. zł. w 1933 r., t. j. do 67,8% stanu z 1928 r.; spadek wyniósł więc 32,2%.

[1]) Dane za 1928 r. nie obejmują towarzystw zagranicznych.

Zbiór składek we wszystkich działach ubezpieczeń.

| Rok | Ogólny zbiór składek | | Zbiór składek z akwiz. własnej | |
|---|---|---|---|---|
| | w tys. zł. | wskaźnik | w tys. zł. | wskaźnik |
| 1928 | 141.835 | 100,0 | 111.297 | 100,0 |
| 1929 | 162.593 | 114,6 | 128.821 | 115,7 |
| 1930 | 156.325 | 110,2 | 125.161 | 112,5 |
| 1931 | 136.931 | 96,5 | 109.055 | 98,0 |
| 1932 | 109.141 | 76,9 | 90.309 | 81,1 |
| 1933 | 89.679 | 63,2 | 75.490 | 67,8 |

W największym dziale ubezpieczeń rzeczowych — w dziale ubezpieczeń od ognia — spadek ten był jeszcze silniejszy. Ogólny zbiór składek w tym dziale wynosił w 1928 r. 58 milj. zł., w 1929 r. wzrósł do 62 milj. zł., a w następnych latach spadał stopniowo coraz silniej, osiągając w 1933 r. poziom 35 milj. zł., t. j. 60,9% stanu z 1928 r. Zbiór składek z akwizycji własnej w tym dziale wykazuje podobny przebieg, gdyż zbiór, wynoszący w 1928 r. 45 milj. zł., spadł w 1933 r. na 29 milj., t. j. do 65,1% stanu z 1928 r.; spadek wyniósł więc aż 34,9%. Szczegóły tego procesu ilustruje załączona tabela.

Zbiór składek w dziale ubezpieczeń od ognia.

| Rok | Ogólny zbiór składek | | Zbiór składek z akwiz. własnej | |
|---|---|---|---|---|
| | w tys. zł. | wskaźnik | w tys. zł. | wskaźnik |
| 1928 | 57.740 | 100,0 | 44.769 | 100,0 |
| 1929 | 62.439 | 108,1 | 47.706 | 106,6 |
| 1930 | 60.075 | 104,0 | 47.342 | 105,7 |
| 1931 | 51.379 | 89,0 | 41.577 | 92,9 |
| 1932 | 40.363 | 69,9 | 33.039 | 73,8 |
| 1933 | 35.167 | 60,9 | 29.159 | 65,1 |

Z powyższych liczb wynika jasno, że dla prywatnych zakładów ubezpieczeń nie 1928 r., ale 1929 r. był okresem najwyższej konjunktury, po którym rozpoczyna się szybko postępujący spadek obrotów. Z danych tych wynika ponadto, że spadek obrotów reasekuracyjnych był silniejszy niż spadek obrotów bezpośrednich.

Przy omawianiu działu ubezpieczeń na życie musimy się oprzeć przedewszystkiem na t. zw. stanie ubezpieczenia, t. j. liczbie polis i sumie ubezpieczenia, które dokładniej niż zbiór składek charakteryzują stosunki tego działu. Liczba polis w dziale ubezpieczeń na życie, która w 1928 r. wynosiła 96 tys., wzrastała do 1930 r. włącznie, osiągając stan 133 tys., poczem nastąpił spadek do 89 tys. w 1933 r. Charakterystyczne jest przytem, że gwałtowne załamanie nastąpiło w 1932 r.: ze 133,1% stanu liczby polis w końcu 1931 r. w stosunku do 1928 r. do 96,3% w końcu 1932 r. Nieco inny przebieg miał ruch sumy ubezpieczenia, która wzrosła z 788 milj zł. w 1928 r. do nieco powyżej miljarda zł. w 1929 r. i 1930 r., a spadła w 1933 r. do 571 milj. zł., t. j. do 72,4% stanu z 1928 r. I tu optimum przypada na 1930 r. (1.077 milj. — 136,7% w stosunku do 1928 r.), przyczem gwałtowne załamanie nastąpiło w 1933 r. z 810 milj. w 1932 r. (102,7%) na 571 milj. zł. (72,4%) w 1933 r.

Ta rozbieżność w linji rozwojowej powyższych dwóch wskaźników uwarunkowana jest różnorodnością przyczyn: silny spadek liczby polis w 1932 r. przypisać należy wyłącznie skutkom kryzysu i zmniejszeniu się zdolności kapitalizacyjnej szerokich warstw ubezpieczonych. Natomiast

gwałtowne zmniejszenie się sumy ubezpieczenia w 1933 r. spowodowane zostało przez spadek dolara, co wywołało zmniejszenie się sumy ubezpieczenia o ok. 160 milj. zł. Tak więc do skutków kryzysu w Polsce dołączyły się skutki kryzysu walutowego w Stanach Zjedn., które zarówno ubezpieczonym jak zakładom ubezpieczeń na życie wyrządziły niepowetowane szkody. Również przeciętna suma ubezpieczeń, nawiasem mówiąc bardzo wysoka w Polsce, uległa silnemu zmniejszeniu: z 8.250 zł. w 1928 r. na 6.400 w 1933 r., spadła zatem o 22,5%. Wzrost przeciętnej sumy ubezpieczenia, zaobserwowany w 1932 r., spowodowany został silniejszem stornem drobnych ubezpieczeń, natomiast dalszy silny spadek przeciętnej sumy ubezpieczenia w 1933 r. tłumaczy się tem, że przedewszystkiem większe sumy ubezpieczeń opiewały na dolary. Zbiór składek w dziale ubezpieczeń na życie wykazywał z natury rzeczy wahania analogiczne do wahań sumy ubezpieczenia; spadł on z 37 milj. zł. w 1928 r. na 29 milj. zł. w 1933 r., t. j. o 21%, a więc nieco mniej niż suma ubezpieczenia.

Ubezpieczenia na życie.

| Rok | Liczba polis[1]) | | Suma ubezpieczenia[1]) | | Ogólny zbiór składek | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | liczba | wskaźn. | w tys. zł. | wskaźn. | w tys. zł. | wskaźn. |
| 1928 | 95.581 | 100,0 | 788.133 | 100,0 | 37.130 | 100,0 |
| 1929 | 114.592 | 119,9 | 1.037.458 | 131,6 | 49.437 | 133,1 |
| 1930 | 132.785 | 138,9 | 1.077.112 | 136,7 | 48.218 | 129,8 |
| 1931 | 127.210 | 133,1 | 966.481 | 122,6 | 43.549 | 117,3 |
| 1932 | 92.092 | 96,3 | 809.766 | 102,7 | 37.293 | 100,4 |
| 1933 | 89.280 | 93,4 | 570.714 | 72,4 | 29.344 | 79,0 |

Dalszym wskaźnikiem stanu ubezpieczeń na życie jest przebieg wykupów, t. j. przedterminowych likwidacyj umów ubezpieczenia. Roczny ubytek sumy ubezpieczenia wskutek wykupu, wynoszący w 1928 r. okrągło 4 milj. zł., wzrósł w 1932 r. do 52 milj. zł., a w 1933 r. wynosił 41 milj. zł., t. j. 10-krotnie więcej. W stosunku do sumy ubezpieczenia wykupy wynosiły w 1928 r. 0,9%, w 1929 r. 0,5%, a w 1933 r. wzrosły do 5,1%, co w stosunku do 1928 r. stanowi wzrost przeszło 5-krotny a w stosunku do najkorzystniejszego roku (1929) — 10-krotny.

Najczulszym może barometrem sytuacji w dziale ubezpieczeń na życie są liczby polis i sumy ubezpieczeń nowych wniosków z akwizycji własnej. Liczba nowych polis — 40 tys. w 1928 r. — spadając stale, osiągnęła w 1933 r. stan 15 tys., a więc zaledwie 37,9% stanu z 1928 r. Jeszcze silniejszy spadek wykazują sumy ubezpieczenia nowych wniosków, które spadły z 439 milj. zł. w 1928 r. do 109 milj. zł. w 1933 r.; przyrost ubezpieczeń w 1933 r. wynosił zatem zaledwie ¼ w porównaniu z 1928 r.

Dział ubezpieczeń na życie. Nowe wnioski z akwizycji własnej.

| Rok | Liczba polis | | Suma ubezpieczenia | |
|---|---|---|---|---|
| | liczba | wskaźnik | w tys. zł. | wskaźnik |
| 1928 | 39.999 | 100,0 | 438.722 | 100,0 |
| 1929 | 37.763 | 94,4 | 448.517 | 102,2 |
| 1930 | 33.807 | 84,5 | 326.891 | 74,5 |
| 1931 | 20.148 | 50,4 | 201.864 | 46,0 |
| 1932 | 15.407 | 38,5 | 141.667 | 32,3 |
| 1933 | 15.159 | 37,9 | 108.570 | 24,7 |

[1]) W końcu roku.

Wszystkie powyższe wskaźniki wykazują dobitnie, że skutki kryzysu w ubezpieczeniach na życie wystąpiły wprawdzie później niż w innych dziedzinach życia gospodarczego, ale zato z tem większą siłą i trwałością, tem bardziej, że zostały wzmożone przez dewaluację dolara.

Zupełnie odrębny przebieg wykazują liczby szkód w dwóch głównych działach ubezpieczeń — od ognia i na życie. W dziale ubezpieczeń od ognia maksimum szkód przypada na lata najlepszej konjunktury 1928—1929, spadając dość silnie w następnych latach rozwijającego się kryzysu, przyczem minimum szkodowości wykazuje 1931 r. Dopiero lata 1934 i 1935, dla których brak jeszcze dokładnych danych, wykazują ponowny i to znaczny wzrost szkodowości. Powyższe zjawisko tłumaczy się silniejszem występowaniem szkód spekulacyjnych (podpaleń) w latach konjunktury i spadkiem tychże w latach kryzysu. Ponowny zaś wzrost szkód w okresie względnej stabilizacji stosunków gospodarczych był przewidywany przez licznych fachowców.

W dziale ubezpieczeń na życie szkodowość nie wykazywała większych odchyleń, poza trudnym do uchwycenia liczbowo wzrostem szkód z powodu samobójstw, które specjalnie zaznaczyły się przy ubezpieczeniach na większe sumy. Objaw ten jednak nie przybrał w Polsce tak wielkich rozmiarów, jak np. w sąsiednich Niemczech.

Wszystkie operacje zakładów ubezpieczeń, jak wszelkich organizacyj gospodarczych, zamykają się czystym zyskiem lub stratą. Dane te uwidocznione są w poniższej tablicy.

Zestawienie czystych zysków i czystych strat we wszystkich działach ubezpieczeń w tys. zł.

| Rok | Czysty zysk | Czysta strata | Saldo |
|---|---|---|---|
| 1928[1]) | 4.168 | 1.847 | + 2.321 |
| 1929 | 3.463 | 10.741 | — 7.278 |
| 1930 | 4.985 | 4.417 | + 568 |
| 1931 | 3.906 | 11.342 | — 7.436 |
| 1932 | 3.708 | 3.082 | + 626 |
| 1933 | 4.325 | 4.974 | — 649 |

Pomijając w dalszem omawianiu wyniki 1928 r., dla którego brak danych, dotyczących zakładów zagranicznych, zaznaczamy jedynie, że wyniki tego roku, po doliczeniu wyników zakładów zagranicznych, niewątpliwie również były ujemne, t. zn. wykazały przewyżkę strat nad zyskami ogółu zakładów ubezpieczeń. Rozpatrując liczby za lata następne, musimy zwrócić uwagę na wielką przewyżkę strat nad zyskami w latach 1929 i 1931. Z liczby przeszło 7 milj. zł. przewyżki strat nad zyskami w 1929 r. wyłączyć należy przedewszystkiem przeszło 1 milj. zł. strat krajowego zakładu reasekuracyjnego, które wynikły wskutek katastrofy gradobicia, nie miały zatem nic wspólnego z kryzysem, oraz przeszło 2,5 milj. zł. strat, wykazanych przez likwidujący się wzajemny zakład ubezpieczeń, które to straty nie pochodziły wyłącznie z tego roku operacyjnego. Na pozostałe sumy strat w lwiej części złożyły się 2 wielkie zakłady zagraniczne łączną sumą 5,35 milj. zł. Straty tych zakładów powstały przedewszystkiem z bardzo silnej rozbudowy aparatu akwizycyjnego we wszystkich działach ubezpieczeń, a przedewszystkiem w dziale ubezpieczeń na życie, nosiły więc cha-

[1]) Dane za 1928 r. nie obejmują towarzystw zagranicznych.

rakter inwestycyjny. Ze straty w 1931 r. należy przedewszystkiem wyeliminować prawie 6 milj. zł. strat likwidującego się drugiego wielkiego wzajemnego zakładu ubezpieczeń, które to straty również nie powstały wyłącznie w roku operacyjnym, natomiast pozostała suma strat składała się w lwiej części ze straty jednego zakładu zagranicznego, którego inwestycje akwizycyjne, poczynione przed kilku laty, zostały zniszczone przez kryzys. Nawiasem mówiąc, również inwestycje drugiego zagranicznego zakładu ubezpieczeń, wspomniane przy omawianiu straty w 1929 r., zniszczył kryzys, lecz już w 1930 r., co jednak w wyniku tego roku zostało skompensowane przez dodatnie wyniki innych zakładów.

Chcąc należycie ocenić powyższe wyniki, należy przedewszystkiem zorjentować się, jaki był techniczny wynik dwóch głównych działów ubezpieczeń, t. j. ubezpieczeń na życie i od ognia. Wyniki te ilustruje załączona tablica.

| Rok | Ubezpieczenia na życie. | | | Ubezpieczenia od ognia. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Czyste zyski | Czyste straty | Saldo | Czyste zyski | Czyste straty | Saldo |
| 1928[1]) | — | 1.308 | — 1.308 | 1.527 | 1.086 | + 441 |
| 1929 | 126 | 5.137 | — 5.011 | 929 | 5.027 | — 4.098 |
| 1930 | 531 | 2.696 | — 2.165 | 1.894 | 1.287 | + 607 |
| 1931 | 466 | 1.523 | — 1.057 | 2.419 | 2.684 | — 265 |
| 1932 | 1.260 | 185 | + 1.075 | 2.017 | 1.179 | + 838 |
| 1933 | 984 | 4.646 | — 3.662 | 1.322 | 1.964 | — 642 |

Dział ubezpieczeń na życie, z wyjątkiem jedynie 1932 r., wykazuje stale bardzo znaczne straty. Straty te były największe w 1929 r., t. j. w roku, w którym zakłady ubezpieczeń na życie jeszcze uważały za celowe dokonywanie inwestycyj w postaci rozbudowy swej akwizycji, oraz w 1933 r., w którym wystąpić musiały ujemne skutki spadku dolara.

Pod względem rentowności dział ubezpieczeń na życie w normalnym rozwoju wypadków powinienby wykazywać najbardziej stałą rentowność. Jednakowoż w Polsce zakłady ubezpieczeń na życie znajdują się w specyficznych warunkach. Nie zdołały one jeszcze powetować strat, wynikłych wskutek dewaluacji złotego w 1925 r., gdy rozpoczynający się kryzys i dewaluacja dolara spowodowały dalsze i to bardzo poważne straty. Skutkiem powyższych okoliczności wszystkie prywatne zakłady ubezpieczeń na życie w Polsce zmuszone są odnowa budować w bardzo trudnych warunkach swoje portfele, co związane jest z koniecznością ponoszenia dużych kosztów. Są one przytem w gorszej sytuacji niż nowopowstające zakłady, gdyż już posiadają i posiadać muszą kompletny aparat administracyjny i akwizycyjny, którego koszty nie mogą być pokryte przy silnie zmalałych portfelach. Ponadto zyski na przewyżce oprocentowania rezerw ponad niezbędne minimum (ponad t. zw. stopę techniczną), które w latach konjunktury pokrywały część strat, stopniowo maleją skutkiem trwającego spadku stopy procentowej i zmniejszającej się wskutek tego dochodowości lokat. W tym stanie rzeczy powstają i powstawać muszą jeszcze przez kilka lat straty gestyjne. W świetle tych wywodów tem jaskrawszy staje się spadek nowych wniosków aż o 75%. W obecnym stanie ekonomicznym szerokich warstw naszego społeczeństwa nie możemy, niestety, liczyć na szybką poprawę w tej dziedzinie, przeciwnie, w najlepszym nawet przebiegu wy-

[1]) Dane za 1928 r. nie obejmują towarzystw zagranicznych.

padków dział ubezpieczeń na życie nie może liczyć na dojście do rentowności wcześniej jak po upływie co najmniej kilku lat.

Dział ubezpieczeń od ognia za cały omawiany okres wykazuje znaczną przewyżkę strat nad zyskami, przyczem maksimum strat przypada na 1929 r., co się tłumaczy najwyższą szkodowością w tym roku. Pozostałe lata omawianego okresu wykazują wyniki zmienne, w sumie prawie kompensujące się na zero. Naogół można powiedzieć, że najlepsze wyniki miały krajowe akcyjne zakłady ubezpieczeń, natomiast znacznie gorszy wynik osiągnęły zakłady ubezpieczeń wzajemnych oraz akcyjne zagraniczne. Jeżeli ponadto przyjąć pod uwagę, że lata 1930—1933 były okresem dość niskiej szkodowości, to usprawiedliwiony wydaje się wniosek że dział ubezpieczeń od ognia w prywatnych zakładach ubezpieczeń jest naogół nierentowny. Na taki wynik tego działu wpływa, poza kryzysem, cały szereg innych stałych i przejściowych czynników, które omówimy przy charakteryzowaniu rynku ubezpieczeniowego. Pomyślne wyniki bilansowe, wykazywane przez nieliczne prywatne zakłady ubezpieczeń, powstały zatem bądź wskutek pomyślnych wyników innych działów ubezpieczeń, bądź też z czystego dochodu z majątku zakładów. Jak już wyżej wspomniano, wysokość czystego dochodu z majątku zakładów wykazuje tendencję malejącą, co ilustruje w szczegółach poniższa tablica.

Czysty dochód z majątku zakładów, przeniesiony na rachunek zysków i strat.

| Rok | Łączny dochód | Czysty dochód |
|---|---|---|
| 1928[1]) | 4.357 | 3.224 |
| 1929 | 5.596 | 3.436 |
| 1930 | 6.935 | 3.388 |
| 1931 | 8.164 | 3.466 |
| 1932 | 8.941 | 2.879 |
| 1933 | 8.330 | 2.539 |

W konkluzji powyższych wywodów musimy stwierdzić, że prywatne zakłady ubezpieczeń w dobie kryzysu pracowały na rynku stale kurczącym się.

Jeśli chodzi o dział ubezpieczeń na życie, to rynek ten malał wskutek postępującego zubożenia, zmniejszających się zdolności kapitalizacyjnych szerokich warstw społecznych; ponadto został on sztucznie zmniejszony skutkiem dewaluacji dolara. Dewaluacja dolara w części tylko stanowiła automatyczną korekturę zmniejszonej zdolności kapitalizacyjnej wielu ubezpieczonych, w znacznej zaś części działała jako czynnik samodzielny, który, wywołując straty i podrywając zaufanie do tranzakcyj długoterminowych wogóle, dodatkowo wpływał ujemnie na rynek. Niestałość stosunków pracy w Polsce oraz niepewność położenia politycznego w Europie — oto dwa dalsze czyniki, wpływające na zmniejszenie się rynku ubezpieczeń na życie w Polsce.

W dziale ubezpieczeń od ognia likwidacja wielu przedsiębiorstw i gospodarstw domowych, spadek cen towarów i zapasów oraz zmniejszenie się stanu magazynów przyczyniły się do zmniejszenia rynku w tym dziale.

Powyższe czynniki kryzysowe działały tem silniej, że pojemność rynku dla prywatnych zakładów ubezpieczeń już w dobie konjunktury była o wiele

---

[1]) Dane za 1928 r. nie obejmują towarzystw zagranicznych.

mniejsza niżby można sądzić, opierając się na tak powierzchownych wskaźnikach, jakiemi są wielkość terytorjum i liczba ludności w Polsce. Na tę względną szczupłość rynku dla ubezpieczeń prywatnych w Polsce wpływał cały szereg czynników zarówno gospodarczej jak prawnej natury. Ogromny odsetek ludności rolniczej o bardzo niskiej stopie życiowej i nikłym dochodzie gotówkowym, niski poziom zarobków robotników i pracowników umysłowych oraz niestałość i zmienność zarobków wolnych zawodów, mała rentowność drobnych i średnich gospodarstw, nieznaczny stopień uprzemysłowienia kraju — oto najważniejsze czynniki natury gospodarczej. Ponadto działały również ograniczenia prawne, jako to: nadmierny rozwój ubezpieczeń socjalnych, wykluczających prawie całkowicie możność ubezpieczenia kapitałowego większości pracowników najemnych, nadmierna rozbudowa przymusu i monopolu ubezpieczeń od ognia, przeciążenie podatkowe kraju i — nie w najmniejszej mierze — coraz silniej zaznaczające się eksperymenty etatystyczne w dziedzinie ubezpieczń dobrowolnych.

W tym stanie rzeczy nic też dziwnego, że, działając na szczupłym z natury i przez kryzys jeszcze uszczuplonym rynku, prywatne zakłady ubezpieczeń odczuwały i odczuwają t. zw. głód składki, który prowadzi prostą drogą do zaostrzenia walki konkurencyjnej. Aczkolwiek stoimy na stanowisku, że w prywatnej gospodarce kapitalistycznej czynnik konkurencji jest niezbędny i pożyteczny, to jednak nie możemy nie stwierdzić, że konkurencja na zbyt szczupłym rynku z natury rzeczy prowadzić musi do objawów wybujałych i szkodliwych dla całości danej dziedziny gospodarczej. Od objawów tych nie jest też wolna i dziedzina prywatnego ubezpieczalnictwa. Sądzimy jednak, że, przetrwawszy szereg lat kryzysu bez załamania, spełniając cały czas swą rolę gospodarczą czynnika, restytuującego zniszczone przez wypadki losowe siły gospodarcze jednostek, prywatne zakłady ubezpieczeń w Polsce, pomimo wszelkich zapór i trudności zarówno trwałych jak czasowych, potrafią wyjść zwycięsko z tej ciężkiej a tak długiej próby życia i osiągną upragniony rozwój.

*Władysław Kozłowski.*

JAN CZADANKIEWICZ.

# LOKATY ZAKŁADÓW UBEZPIECZEŃ.

Głównem zadaniem zakładów ubezpieczeń jest ich działalność ubezpieczeniowa, oparta na podstawach matematyczno-statystycznych. Zakłady ubezpieczeń celem wypełnienia postawionych sobie zadań, muszą posiadać odpowiednie środki pieniężne. Od wysokości tych ostatnich zależna jest aktywna polityka zakładów ubezpieczeń.

Pasywa zakładów ubezpieczeń prywatnych i publicznych dzielą się na dwa działy: a) pozycje wynikające z interesów ubezpieczeniowych w ścisłem tego słowa znaczeniu, b) pozycje wynikające z innych tytułów. Przy rozpatrywaniu pierwszego działu pasywów, traktować musimy oddzielnie zakłady prowadzące ubezpieczenia rzeczowe i oddzielnie zakłady prowadzące dział ubezpieczeń na życie, a to ze względu na odmienną technikę działu ubezpieczeń na życie i pozostałych działów ubezpieczeń, mających charakter krótkoterminowy.

Tak w jednym jak i w drugim dziale ubezpieczeń spotykamy takie pozycje, jak *„przeniesienie składek”* i *„rezerwa na nieuregulowane szkody”*; w ubezpieczeniu na życie największą pozycję pasywów stanowi t. zw. *„rezerwa składek”*.

Poza funduszami ubezpieczeniowemi zakłady ubezpieczeń dysponują kapitałami własnemi, które mają stanowić dodatkową gwarancję odpowiedzialności zakładu. Do kapitałów własnych zalicza się kapitały: zakładowy i zapasowy, rezerwy na wątpliwe należności i inne rezerwy specjalne.

Rozwój funduszów ubezpieczeniowych i kapitałów własnych zakładów ubezpieczeń prywatnych i publicznych, ilustruje tablica Nr. 1.

Z porównania funduszów ubezpieczeniowych w zakładach ubezpieczeń na życie z funduszami zakładów prowadzących inne działy ubezpieczeń poza działem ubezpieczeń na życie wynika, że zakłady prowadzące dział ubezpieczeń na życie, czyli dział o charakterze długoterminowym, zmuszone są tworzyć większe rezerwy niż to ma miejsce w innych działach ubezpieczeń, mających charakter krótkoterminowy.

## LOKATA KAPITAŁÓW (DZIAŁALNOŚĆ CZYNNA).

O działalności lokacyjnej w pełnem tego słowa znaczeniu może być mowa tylko w tych krajach, które posiadają ustabilizowaną walutę. To też w Polsce kwestja lokowania funduszów ubezpieczeniowych została ostatecznie uregulowana, dopiero po stabilizacji złotego.

Polityka lokacyjna zakładów ubezpieczeń powinna się kierować zawsze trzema najważniejszemi zasadami: lokaty muszą być *pewne*, *płynne i rentowne*.

TABLICA 1.

Kapitały i fundusze własne.

W tysiącach złotych. Stan w dn. 31.XII.1929 – 1933

| Rok | Wszystkie działy ubezp. | | Dział ubezp. na życie | | Inne działy ubezp. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | zakłady | | zakłady | | zakłady | |
| | prywatne | publiczne | prywatne | publiczne | prywatne | publiczne |
| | Kapitały i fundusze własne | | | | | |
| 1929 | 34.740 | 57.083 | 6.652 | 2.025 | 28.088 | 55.058 |
| 1930 | 38.011 | 64.595 | 8.379 | 2 193 | 29.632 | 62.402 |
| 1931 | 40.188 | 76.929 | 8.161 | 2.399 | 32.027 | 74.530 |
| 1932 | 43.169 | 86.786 | 8.363 | 2.682 | 34.806 | 84.104 |
| 1933 | 47.563 | 101.404 | 10.406 | 3.980 | 37.157 | 97.424 |
| | Fundusze ubezpieczeniowe | | | | | |
| 1929 | 74.082 | 3.965 | 53.840 | 1.508 | 20.242 | 2.457 |
| 1830 | 99.233 | 4.653 | 78.239 | 3.237 | 20.994 | 1.416 |
| 1931 | 117.137 | 6.543 | 98.535 | 5.138 | 18.602 | 1.405 |
| 1932 | 128.719 | 9.375 | 112.458 | 7.490 | 16.261 | 1 885 |
| 1933 | 111.584 | 10.983 | 97.588 | 10.170 | 13.996 | 813 |
| | Fundusze i rezerwy techniczne | | | | | |
| 1929 | 21 492 | 13.730 | 8.358 | 93 | 13.134 | 13.637 |
| 1930 | 22.759 | 18.139 | 9.708 | 160 | 13.051 | 17.979 |
| 1931 | 24.867 | 22.534 | 9.892 | 237 | 14.975 | 22.297 |
| 1932 | 20.025 | 18.090 | 7.725 | 290 | 12.300 | 17.800 |
| 1933 | 16.748 | 14.947 | 5.256 | 327 | 11.492 | 14.620 |

Zasada *pewności* polega na lokowaniu kapitałów w sposób, nie budzący obaw co do całkowitej lub częściowej utraty kapitału, zarówno z powodu deprecjacji waluty jak i z innych przyczyn.

Absolutnie pewnych lokat nie można sobie wogóle wyobrazić. Można tu mówić jedynie o względnej pewności, która da się określić na podstawie doświadczenia w tej dziedzinie. W zasadzie zakłady powinny się ograniczać do takich tranzakcyj, któreby były pozbawione cech spekulacji. Czasami jednakże trudno wykreślić granicę pomiędzy lokatami spekulacyjnemi i pewnemi, zwłaszcza gdy w grę wchodzi rentowność lokat. Za lokaty względnie pewne uważa się zwykle takie lokaty, które posiadają bezpieczeństwo prawne; znajduje to zresztą swój wyraz w przepisach prawnych, normujących sposób lokowania funduszów ubezpieczeniowych.

Zasada *płynności* polega na lokowaniu funduszów w sposób, któryby umożliwiał szybką zmianę wierzytelności na wartości obiegowe odpowiednio do potrzeb instytucyj lokujących. Postulat utrzymania odpowiedniej płynności lokat stosuje się do zakładów ubezpieczeń w mniejszej mierze, niż do instytucyj kredytowych, a to z tego powodu, że zakłady ubezpieczeń mogą z mniejszą lub większą ścisłością, nawet w okresie kryzysu, określić pojawienie się potrzeby, którą mogą pokryć ze stale napływających składek. Wyjątek stanowią tylko takie okresy, w których szkody kształtują się niekorzystnie, t. zn. gdy zobowiązania z tytułu szkód przewyższają dochody z tytułu składek i procentów; w tym wypadku trzeba sięgać do rezerw. Wreszcie sam fakt, że ubezpieczony niema żadnego wpływu na termin płatności przypadającego mu świadczenia za wyjątkiem wycofania się z umowy ubezpieczeniowej wskazuje najlepiej, że w zakładach ubezpieczeń niema potrzeby utrzymywania takiej płynności, jak to ma miejsce w instytucjach kredytowych.

Pewien obraz płynności daje nam stosunek lokat krótkoterminowych (przez które rozumiemy gotówkę w kasach zakładów, wkłady w instytucjach kredytowych oraz weksle) do ogółu lokat:

TABLICA 2.

Stosunek aktywów płynnych do ogółu lokat.

| Rok | Zakłady | |
|---|---|---|
| | prywatne w % | publiczne w % |
| Dział ubezpieczeń na życie | | |
| 1929 | 9,7 | 16,4 |
| 1930 | 7,2 | 5,4 |
| 1931 | 4,5 | 5,7 |
| 1932 | 5,7 | 7,0 |
| 1933 | 7,5 | 5,7 |
| Inne działy ubezpieczeń | | |
| 1929 | 31,6 | 26,7 |
| 1930 | 29,4 | 23,3 |
| 1931 | 30,1 | 14,1 |
| 1932 | 28,8 | 13,7 |
| 1933 | 26,5 | 24,5 |

Z powyższego zestawienia widać, że w dziale ubezpieczeń na życie zakłady utrzymują znacznie mniejszą płynność niż w innych działach ubezpieczeń.

*Rentowność* poszczególnych lokat w zakładach ubezpieczeń wyraża się stosunkiem pomiędzy dochodem z lokat, a wartością (bilansową) lokaty. Sprawa minimalnej rentowności lokat długoterminowych ma zasadnicze znaczenie w dziale ubezpieczeń na życie. Rentowność lokat nie powinna być w żadnym razie niższa od stopy technicznej, którą się bierze za podstawę przy obliczeniu wysokości składek i rezerwy. Zadaniem zakładów ubezpieczeń jest dążenie do osiągnięcia wyższej rentowności przy równoczesnem zachowaniu odpowiedniej pewności lokat. Umożliwia to obniżenie wysokości składki, a tem samem zwiększenie zdolności konkurencyjnej zakładów. Niższa natomiast rentowność od technicznej stopy procentowej powoduje straty, które mogą zachwiać podstawami zakładu, szczególnie jeżeli się zważy, że techniczna stopa procentowa ustalana jest zgóry na dziesiątki lat (w dziale ubezpieczeń na życie). Stąd to pochodzi, że zakłady prowadzące dział ubezpieczeń na życie z reguły stosują niską stopę procentową kosztem wyższej składki. Publiczne zakłady ubezpieczeń, mając na oku użyteczność publiczną, lokują swe kapitały na stosunkowo niższy procent, podczas gdy zakłady prywatne, których celem jest osiągnięcie możliwie wysokich zysków, zabiegają zawsze o jak najwyższą rentowność swych lokat. Obecnie wysokość technicznej stopy procentowej wynosi w dziale ubezpieczeń na życie 4½%.

Nie mniej ważnym postulatem poza wyżej omówionemi trzema głównemi zasadami polityki lokacyjnej zakładów ubezpieczeń jest administracja lokatami. Zakłady ubezpieczeń powinny dbać o to, by administracja lokatami była, o ile możności jak najmniej skomplikowana, by lokaty nie były zbyt rozproszkowane na wiele objektów, ponieważ powoduje to duże

koszty i wymaga dużego nakładu pracy. Unikać należy przedewszystkiem takich lokat, których wartość ulega częstym wahaniom.

Dla lepszego zrozumienia polityki lokacyjnej zakładów ubezpieczeń zastanowimy się przy omawianiu poszczególnych typów lokat nad istotą każdej z nich.

Lokaty dzielimy na środki płynne i lokaty długoterminowe. Do pierwszych zaliczamy gotówkę w kasie, wkłady w instytucjach kredytowych i weksle, do drugich zaś nieruchomości, pożyczki hipoteczne i papiery wartościowe. Pozatem w ubezpieczeniach publicznych spotykamy jeszcze pożyczki dla gmin i związków samorządowych, a w dziale ubezpieczeń na życie — pożyczki pod zastaw własnych polis. Pozostałe pozycje aktywów są wynikiem techniki ubezpieczeniowej. Analizy powyższych pozycyj nie będziemy poruszali w uwagach niniejszych; stanowi ona przedmiot ogólnej analizy bilansów zakładów ubezpieczeń.

Zakłady ubezpieczeń, dysponując poważnemi kapitałami, wywierają duży wpływ, zarówno na rynek pieniężny jak i na rynek kapitałowy. Większy lub mniejszy udział na rynku pieniężnym lub kapitałowym zależy od dziedziny ubezpieczeń, ukształtowania się zapotrzebowania, pewności, rentowności na rynku kapitału długoterminowego. Zakłady prowadzące dział ubezpieczeń na życie, lokujące kapitały na długie terminy, są zainteresowane w większym stopniu przejawami na rynku kapitałowym. Ubezpieczenia rzeczowe zwracają analogiczne zainteresowanie w kierunku rynku pieniężnego.

Przy omawianiu poszczególnych lokat zaczniemy od środków najbardziej płynnych, a więc najpierw scharakteryzujemy gotówkę w kasie zakładów ubezpieczeń, wkłady w instytucjach kredytowych i portfel wekslowy, następnie przejdziemy do lokat długoterminowych i omówimy papiery wartościowe, pożyczki hipoteczne, pożyczki dla samorządów, pożyczki pod zastaw własnych polis (w zakładach prowadzących dział ubezpieczeń na życie) i nieruchomości.

## ŚRODKI PŁYNNE.

a) *Kasa i wkłady w instytucjach kredytowych.*

Zakłady ubezpieczeń, nie przewidując znacznych i niespodziewanych wypłat, ani runu spotykanego w instytucjach kredytu krótkoterminowego, nie są zmuszone do utrzymywania dużego pogotowia kasowego. Z tego powodu ich stan kasy przedstawia niski odsetek w stosunku do ogólnej sumy aktywów. Odsetek ten bywa wyższy w ubezpieczeniach krótkoterminowych (rzeczowych), niższy — w ubezpieczeniach długoterminowych (ubezpieczenia życiowe). Zakłady ubezpieczeń, nie chcąc trzymać bezprocentowo we własnych kasach kwot, wpływających w postaci składek, umieszczają je na rachunkach bieżących w instytucjach kredytowych. W momencie kiedy kwoty te narosną do dużych sum, zakłady ubezpieczeń przekształcają je na lokaty długoterminowe przez kupno nieruchomości, czy też przez udzielanie pożyczek hipotecznych lub zakup papierów wartościowych. Jeżeli rynek kapitałowy nie sprzyja w danej chwili korzystnej lokacie, zakłady czekają na lepszą sposobność i w międzyczasie lokują gotówkę w bankach na rachunkach bieżących. Przy lokowaniu sum zakłady ubezpieczeń szukają przytem takich instytucyj kredytowych, któreby przy gwarancji największej pewności dawały możliwie najwyższe oprocentowanie.

Dane dotyczące gotówki w kasach zakładów ubezpieczeń i wkładów w instytucjach kredytowych w latach 1929 — 1933 zamieszczone są w zestawieniu Nr. 3.

TABLICA 3.

Aktywa płynne.

W tysiącach złotych. Stan w dn. 31.XII.1929 — 1933.

| Rok | Wszystkie działy ubezp. zakłady prywatne | Wszystkie działy ubezp. zakłady publiczne | Dział ubezp. na życie zakłady prywatne | Dział ubezp. na życie zakłady publiczne | Inne działy ubezp. zakłady prywatne | Inne działy ubezp. zakłady publiczne |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Ogółem | | | |
| 1929 | 23.716 | 15.284 | 5.563 | 567 | 18.153 | 14.717 |
| 1930 | 25.094 | 13.198 | 5.282 | 268 | 19.812 | 12.930 |
| 1931 | 25.572 | 7.712 | 4.252 | 447 | 21.320 | 7.265 |
| 1932 | 25.802 | 7.641 | 6.306 | 752 | 19.496 | 6.889 |
| 1933 | 23.652 | 15.164 | 7.894 | 845 | 15.758 | 14.319 |
| | | | Kasa | | | |
| 1929 | 1.972 | 529 | 394 | 0 | 1.578 | 529 |
| 1930 | 2.153 | 640 | 574 | 4 | 1.579 | 636 |
| 1931 | 2.256 | 647 | 837 | 5 | 1.419 | 642 |
| 1932 | 2,268 | 83 | 941 | 2 | 1.327 | 81 |
| 1933 | 1.462 | 120 | 479 | 3 | 983 | 117 |
| | | | Wkłady | | | |
| 1929 | 10.411 | 13.784 | 873 | 567 | 9.538 | 13.217 |
| 1930 | 13.599 | 10.517 | 2.332 | 264 | 11.267 | 10.253 |
| 1931 | 14.476 | 6.338 | 1.909 | 442 | 12.567 | 5.896 |
| 1932 | 15.309 | 6.598 | 3.695 | 750 | 11.614 | 5.848 |
| 1933 | 17.661 | 14.420 | 6.825 | 842 | 10.836 | 13.578 |
| | | | Portfel wekslowy | | | |
| 1929 | 11.333 | 971 | 4.296 | — | 7.037 | 971 |
| 1930 | 9.342 | 2.041 | 2.376 | — | 6.966 | 2.041 |
| 1931 | 8.840 | 727 | 1.506 | — | 7.334 | 727 |
| 1932 | 8.225 | 960 | 1.670 | — | 6.555 | 760 |
| 1933 | 4.529 | 624 | 590 | — | 3.939 | 624 |

Z powyższych danych widać, że zapasy gotówki (kasa) zakładów ubezpieczeń są naogół nieznaczne. Daleko większe kwoty przedstawiają wkłady w instytucjach kredytowych. Z powodu braku odpowiednich danych nie określono stosunku wkładów terminowych do wkładów na rachunkach bieżących. Przypuszczać można, że zależeć to będzie od gałęzi ubezpieczeń, mniej lub więcej korzystnego kształtowania się szkód i t. p. Zakłady ubezpieczeń winny zawsze trzymać na rachunkach bieżących dostateczne minimum, ażeby w razie potrzeby mieć możność w każdej chwili zmobilizować potrzebną gotówkę.

Formę pośrednią pomiędzy „kasą" a wkładami w instytucjach kredytowych stanowią r-ki czekowe P.K.O. Tego rodzaju sposób umieszczania gotowizny nie jest właściwie lokatą w ścisłem tego słowa znaczeniu. Obrót czekowy przynosi zakładom ubezpieczeń ułatwienia w operacjach, umożliwiając im gromadzenie najdrobniejszych kwot przy pewnem minimalnem oprocentowaniu, a następnie umożliwia korzystanie z tego r-ku przy pokrywaniu bieżących szkód, kosztów administracyjnych i t. p. Sumy wpływające na r-ki czekowe przelewane są następnie na odpowiednie rachunki

bankowe. Dla zakładów ubezpieczeń nie posiadamy niestety podziału wkładów według ich typów i według instytucyj.

Drugiem zagadnieniem jest wysokość wkładów w dziale ubezpieczeń na życie i w innych działach ubezpieczeń. W tych ostatnich wkłady są znacznie wyższe. Jest to wynikiem odmiennej techniki tych dwóch gałęzi ubezpieczeń. Zakłady prowadzące dział ubezpieczeń na życie, opierając się na podstawach matematyczno-statystycznych mogą z dużą ścisłością określić przewidywany przypływ i odpływ gotówki. Z tego względu pogotowie kasowe w zakładach prowadzących dział ubezpieczeń na życie ma mniejsze znaczenie, niż w zakładach prowadzących inne działy ubezpieczeń, gdzie istnieje trudność zastosowania takiej metody.

b) *Portfel wekslowy.*

Do posiadania portfelu wesklowego zakłady ubezpieczeń mogą dochodzić dwiema drogami: przez dyskonto weksli, czyli przez prowadzenie operacyj kredytowych w ścisłem znaczeniu tego słowa i przez przyjmowanie weksli na pokrycie należności za składki ubezpieczeniowe, spłacanej przez klientów ratami w miarę nadchodzenia terminów płatności tych weksli.

Portfel wekslowy krajowych zakładów ubezpieczeń, według zebranych informacyj, pochodził wyłącznie z tego ostatniego źródła.

Z punktu widzenia pewności lokat nie jest to zjawisko pożądane, zwłaszcza w dzisiejszych warunkach wobec ogólnego pogorszenia się wypłacalności. To też Ministerstwo Skarbu (Państwowy Urząd Kontroli Ubezpieczeń) zabroniło zakładom ubezpieczeń, prowadzącym dział ubezpieczeń na życie przyjmowania weksli na pokrycie składek.

## LOKATY DŁUGOTERMINOWE.

*Papiery wartościowe.*

Poważny odsetek pośród lokat posiadają we wszystkich działach ubezpieczeń papiery wartościowe. Dominująca przytem część tych papierów przypada na papiery wartościowe o stałym oprocentowaniu. Lokaty w akcjach dotyczą w dużej części akcyj Banku Polskiego oraz akcyj z tytułu powiązań koncernowych.

Art. 39 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o kontroli ubezpieczeń przewiduje lokatę funduszu ubezpieczeniowego w następujących papierach wartościowych:

a) w papierach emitowanych albo gwarantowanych przez Państwo lub w pożyczkach udzielanych Państwu,

b) w listach zastawnych krajowych instytucyj kredytu długoterminowego, posiadających bezpieczeństwo prawne,

c) w obligacjach emitowanych przez związki samorządowe, posiadających bezpieczeństwo prawne.

Jak z powyższego wynika zakłady ubezpieczeń mogą lokować fundusz ubezpieczeniowy tylko w papierach posiadających bezpieczeństwo prawne.

Dzieląc papiery wartościowe na pożyczki państwowe, obligacje i listy zastawne instytucyj kredytu długoterminowego, trudno naogół powiedzieć, które z nich nadają się najlepiej do lokowania funduszu ubezpieczeniowego. Jak dotychczas największy stosunkowo odsetek i to zarówno w ubezpieczeniach publicznych, jak i prywatnych wykazują lokaty w listach zastawnych.

Suma lokat w papierach wartościowych za lata 1929 — 1933 z podziałem na ubezpieczenia na życie i inne działy ubezpieczeń zilustrowana jest w zestawieniu Nr. 4.

## TABLICA 4.

### Lokaty długoterminowe.

W tysiącach złotych. Stan w dn. 31.XII.1929 — 1933.

| Rok | Wszystkie działy ubezp. zakłady prywatne | Wszystkie działy ubezp. zakłady publiczne | Dział ubezp. na życie zakłady prywatne | Dział ubezp. na życie zakłady publiczne | Inne działy ubezp. zakłady prywatne | Inne działy ubezp. zakłady publiczne |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ogółem | | | | | | |
| 1929 | 91.172 | 43.167 | 51.818 | 2.786 | 39.354 | 40.381 |
| 1930 | 126.147 | 47.231 | 68.575 | 4.690 | 47.572 | 42.541 |
| 1931 | 139.593 | 51.572 | 90.059 | 7.332 | 49.534 | 44.240 |
| 1932 | 152.736 | 53.370 | 104.540 | 10.046 | 48.196 | 43.324 |
| 1933 | 140.622 | 58.085 | 96.989 | 13.980 | 43.633 | 44.105 |
| Papiery wartościowe | | | | | | |
| 1929 | 33.681 | 22.795 | 17.297 | 2.720 | 16.384 | 20.075 |
| 1930 | 43.644 | 23.544 | 22.257 | 3.871 | 21.387 | 19.673 |
| 1931 | 46.372 | 25.976 | 26.966 | 6.149 | 19.406 | 19.827 |
| 1932 | 47.974 | 26.907 | 28.639 | 7.835 | 29.335 | 19 072 |
| 1933 | 42.606 | 30,076 | 25.820 | 10,038 | 26.786 | 20.038 |
| Pożyczki hipoteczne | | | | | | |
| 1929 | 11.857 | 4.268 | 8.310 | 4 | 3.547 | 4.264 |
| 1930 | 15.051 | 3.993 | 11.713 | 4 | 3.338 | 3.989 |
| 1931 | 19.714 | 3.815 | 16.747 | 89 | 2.967 | 3.726 |
| 1932 | 20.948 | 4.328 | 18.546 | 713 | 2.402 | 3.615 |
| 1933 | 18.304 | 4.742 | 16.257 | 807 | 2.047 | 3.935 |
| Zaliczki i pożyczki pod zastaw własnych polis | | | | | | |
| 1929 | 5.938 | 62 | 5.938 | 62 | — | — |
| 1930 | 11 264 | 241 | 11.264 | 241 | — | — |
| 1931 | 19.291 | 519 | 19.291 | 519 | — | — |
| 1932 | 25.092 | 923 | 25.092 | 923 | — | — |
| 1933 | 19.618 | 1.424 | 19.618 | 1.424 | — | — |
| Nieruchomości | | | | | | |
| 1929 | 39.696 | 12.142 | 20.283 | — | 19.423 | 12.142 |
| 1930 | 46.188 | 14.743 | 23.341 | 574 | 22.847 | 14.169 |
| 1931 | 54.216 | 16.629 | 27.055 | 575 | 27.161 | 16.054 |
| 1932 | 58.722 | 16.843 | 32.263 | 575 | 26.459 | 16.268 |
| 1933 | 60.094 | 17.981 | 35.293 | 1.711 | 24.801 | 16.270 |
| Pożyczki dla gmin i związków samorządu terytorjalnego | | | | | | |
| 1929 | — | 3.900 | — | — | — | 3.900 |
| 1930 | — | 4.710 | — | — | — | 4.710 |
| 1931 | — | 4.633 | — | — | — | 4.633 |
| 1932 | — | 4.369 | — | — | — | 4.369 |
| 1933 | — | 3.862 | — | — | — | 3.862 |

Największy odsetek papierów wartościowych w stosunku do ogółu lokat posiadają publiczne zakłady ubezpieczeń, szczególnie w dziale ubezpieczeń na życie; w innych działach ubezpieczeń odsetek ten jest mniejszy.

Duże stosunkowo kwoty papierów wartościowych wykazują spółki akcyjne, w których odsetek papierów wartościowych przekracza dla niektórych lat 50% ogółu lokat długoterminowych (około 20% ogółu akty-

wów), przewagę wykazują przytem zakłady prowadzące inne działy ubezpieczeń.

Udział poszczególnych typów papierów wartościowych w zakładach ubezpieczeń, kształtuje się nierównomiernie (zestawienie Nr. 5).

TABLICA 5.

Wartość bilansowa papierów wartościowych w/g rodzajów 31.XII.1932.

| WYSZCZEGÓLNIENIE | Suma w tys. złotych |
|---|---|
| **Ogółem** . . . . . . . . . . . . . . | **74.427*)** |
| **Pożyczki państwowe** . . . . . . . . . . | 20.231 |
| **Obligacje** . . . . . . . . . . . . . . . | **10.378** |
| Banków panstwowych (B. G. K.) . . . . | 8 724 |
| Innych instytucyj . . . . . . . . . . | 1.654 |
| **Listy zastawne** . . . . . . . . . . . . . | **36.440** |
| Banków państwowych . . . . . . . . | 18.614 |
| (B. G. K. . . . . . . . . . . . 13.850 | — |
| P. B. R. . . . . . . . . . . . . 4.764) | — |
| Innych instytucyj . . . . . . . . . . | 17.790 |
| **Akcje** . . . . . . . . . . . . . . . . . . | **7.234** |
| W tem Banku Polskiego . . . . . . . | 747 |
| Inne papiery wartościowe (udziały) . . . | 180 |

**Uwaga:** *) różnica zł. 454 tys., wynikająca z porównania z tabl. 4 i 5 jest wynikiem nieuwzględnienia w zestawieniach zakładu ubezpieczeń „Warta".

W spółkach akcyjnych na pierwsze miejsce wysuwają się pod względem sum ogólnych listy zastawne towarzystw kredytowych i banków hipotecznych. Ogółem jednak przeszło połowa papierów wartościowych w spółkach akcyjnych przypada na pożyczki państwowe oraz obligacje i listy zastawne banków państwowych. Niższy nieco odsetek papierów wartościowych, emitowanych przez Państwo i banki państwowe, wykazują towarzystwa ubezpieczeń wzajemnych.

W publicznych zakładach ubezpieczeń około 80% papierów wartościowych przypada na pożyczki państwowe oraz listy zastawne i obligacje banków państwowych.

*Pożyczki hipoteczne.*

Z pośród lokat długoterminowych duży odsetek przypada na lokaty w pożyczkach hipotecznych. Uwzględniając podział pożyczek hipotecznych na pożyczki stałe (płatne jednorazowo) i amortyzacyjne (płatne ratami według zgóry ustalonego planu amortyzacji), można zauważyć, że prywatne zakłady ubezpieczeń udzielają przeważnie pożyczek hipotecznych stałych.

Termin, na jaki udzielają zakłady ubezpieczeń pożyczek hipotecznych waha się od 3 — 15 lat; najczęściej udziela się na okres od 3 — 8 lat. W zakładach ubezpieczeń na życie terminy bywają dłuższe.

Pożyczki te muszą czynić zadość przepisom o bezpieczeństwie prawnem. Pożyczki pod zastaw hipotek nie mogą przekraczać 75% wartości zastawionej nieruchomości, która ma czynić zadość przepisom o bezpieczeństwie prawnem.

Pożyczki hipoteczne wykazują dużą pewność, tembardziej, że wartość objektu, pod który udziela się pożyczek hipotecznych, ulega znacznie mniejszym wahaniom, niż to ma miejsce przy innych lokatach. Nie mniej jednak zakłady ubezpieczeń muszą wybierać tylko takie objekty, które dają możliwie największą gwarancję utrzymania wartości, ażeby w razie ewentualnej konieczności przejęcia tego objektu przez zakład ubezpieczeń do własnej administracji, na skutek niewywiązania się przez dłużnika ze swych zobowiązań, zakłady ubezpieczeń nie poniosły strat. Nie wszystkie objekty majątkowe dają taką gwarancję. Jest rzeczą wiadomą, że np. kopalnie tracą z biegiem lat na wartości wskutek wyczerpania pokładów a ponadto kryją w sobie poważne niebezpieczeństwo strat żywiołowych. Nie przedstawiają więc pewnego zabezpieczenia przy udzielaniu pożyczek hipotecznych. To samo mniej więcej dotyczy i fabryk.

Z zestawienia zamieszczonego w tabl. Nr. 4 wynika, że zakłady prowadzące ubezpieczenia na życie ulokowały znaczny odsetek swych kapitałów w pożyczkach hipotecznych. Odsetek ten wykazuje dla wszystkich zakładów za okres badany z pewnemi tylko załamaniami wzrost, i to zarówno w liczbach bezwzględnych, jak i w odsetkach ogółu aktywów. Przeszło połowa ogólnej sumy pożyczek hipotecznych w zakładach ubezpieczeń na życie przypada na towarzystwa ubezpieczeń wzajemnych, w których pożyczki hipoteczne i pożyczki pod zastaw hipotek przekraczają ¼ ogółu aktywów. W spółkach akcyjnych lokaty w pożyczkach hipotecznych wykazują odsetek zgórą dwa razy niższy, niż w towarzystwach ubezpieczeń wzajemnych.

W zakładach prowadzących inne działy ubezpieczeń odsetek pożyczek hipotecznych w stosunku do ogółu aktywów jest daleko niższy, przyczem zakłady prywatne (akcyjne i towarzystwa ubezpieczeń wzajemnych) nie wykazują większych różnic.

*Pożyczki i zaliczki pod zastaw własnych polis.*

Zupełnie odrębny charakter lokat, stanowią lokaty w pożyczkach względnie zaliczkach pod zastaw własnych polis. Mają one zastosowanie głównie w dziale ubezpieczeń na życie. Ubezpieczony jest tu równocześnie wierzycielem kapitału do wysokości sumy wykupu, czyli tej sumy, do jakiej ma prawo w razie przedwczesnego rozwiązania umowy. Do wysokości tej sumy wykupu zakład ubezpieczeń może udzielić pożyczki pod zastaw polisy ubezpieczonego. Z punktu widzenia polityki lokacyjnej zakładu ubezpieczeń lokaty tego rodzaju posiadają bezwzględną pewność, ponieważ udziela się pożyczek nie do wysokości sumy ubezpieczenia, ani też uiszczonych składek, a tylko do wysokości sumy wykupu. Rentowność tego rodzaju pożyczek waha się mniej więcej około stopy dyskontowej Banku Polskiego.

Ze względu na to, że termin na jaki udziela się pożyczek pod zastaw polis nie jest ściśle określony i najczęściej zbiega się z upływem ubezpieczenia, zaliczamy je raczej do lokat mniej płynnych — mimo że pożyczkobiorca może taką pożyczkę w każdej chwili spłacić.

Lokaty w pożyczkach pod zastaw własnych polis nadają się w zupełności do pokrycia funduszu ubezpieczeniowego, co też znajduje swój wyraz w przepisach ustawy, która zezwala na lokowanie funduszu ubezpieczeniowego w tego rodzaju pożyczkach. Charakterystyczną cechą tej lokaty jest fakt, że zarówno zakład ubezpieczeń jak i ubezpieczony są równocześnie dłużnikami i wierzycielami.

Należy zauważyć, że zarówno w sumach ogólnych jak i w poszczególnych typach zakładów widoczny jest stały i równomierny wzrost pożyczek pod zastaw polis (Tabl. Nr. 4).

Bardzo często jednak zaciąganie pożyczek pod zastaw własnych polis uważać należy za początek zaniechania dalszego ubezpieczenia. Ubezpieczony bowiem w tym wypadku musi opłacać oprócz składki ubezpieczeniowej również i odsetki od zaciągniętej pożyczki, co w okresie niekorzystnej konjunktury staje się dlań bardzo uciążliwem. Brak środków na opłacenie składek powoduje często wycofanie się z ubezpieczenia.

## KREDYTY DLA SAMORZĄDÓW.

*Związkom samorządu terytorjalnego* zakłady ubezpieczeń nie udzielają naogół kredytów bezpośrednio. Jedynie w latach 1929 i następnych spotykamy tego rodzaju pożyczki tylko w dwóch zakładach ubezpieczeń i to na stosunkowo nieznaczną sumę. Przyczem na uwagę zasługują kredyty udzielane związkom samorządu terytorjalnego przez Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych na akcję przeciwpożarową.

Kredyty udzielone bezpośrednio związkom prawno-publicznym posiadają tę wyższość nad pożyczkami obligacyjnemi, że unika się strat na różnicy kursu. Z drugiej jednak strony posiadają one tę niedogodność, że są bardzo trudne do zrealizowania wobec niekorzystnego kształtowania się finansów samorządów. Byłoby np. bardzo źle widziane ze strony społeczeństwa, gdyby np. zakłady ubezpieczeń dopuściły się zajęcia szkoły, szpitala i t. p., będących własnością samorządów, a pod zastaw których został zaciągnięty dług.

### *Nieruchomości.*

Lokaty w nieruchomościach charakteryzuje stosunkowo duża pewność. Z tego względu są one dopuszczone do pokrycia funduszu ubezpieczeniowego.

Najważniejszym postulatem, podobnie zresztą jak i przy pożyczkach hipotecznych, jest ostrożne ich szacowanie. Ujemną stronę tego typu lokat, szczególnie w okresie kryzysu gospodarczego stanowi trudność ich sprzedania, co w wypadku niekorzystnego przebiegu szkód, może narazić poważnie na szwank płynność kapitałów zakładów.

Z zestawienia Nr. 4 wynika, że lokaty w nieruchomościach wysuwają się na pierwszy plan z pośród lokat długoterminowych. Zajmują one zarówno w ubezpieczeniach na życie jak i w innych działach ubezpieczeń najpoważniejszy odsetek, który w r. 1925 przekraczał znacznie połowę ogółu lokat długoterminowych. Z biegiem lat odsetek lokat w nieruchomościach spada zwłaszcza w zakładach prowadzących ubezpieczenia na życie, w których odsetek ten w ciągu 8 lat zmniejszył się w sumach ogólnych przeszło o połowę w porównaniu do r. 1925. W zakładach prowadzących inne działy ubezpieczeń, zaznacza się do r. 1928 spadek, od r. 1928

włącznie widoczny jest stały wzrost odsetka nieruchomości, który w dwóch ostatnich latach osiąga 50% ogółu lokat długoterminowych.

Liczby o których mowa, dotyczą tylko nieruchomości miejskich. W nieruchomościach wiejskich zakłady ubezpieczeń nie lokują swych funduszów, a nabywanie nieruchomości fabrycznych jest zabronione przez władze nadzorcze. Ustawa określa ponadto, że w razie nabycia nieruchomości niezabudowanej, lub zabudowanej budynkami drewnianemi, zakłady ubezpieczeń obowiązane są w ciągu trzech lat od daty nabycia zabudować te nieruchomości budynkami murowanemi. Budynki te muszą być przytem ubezpieczone w innym zakładzie ubezpieczeń. Zakłady mogą nabywać tylko takie nieruchomości, które nie są obciążone długami hipotecznemi; w przeciwnym razie muszą uzyskać zezwolenie władzy nadzorczej.

## UWAGI OGÓLNE.

Uogólniając nasze uwagi, dotyczące polityki lokacyjnej zakładów ubezpieczeń prywatnych krajowych i zagranicznych oraz zakładów publicznych stwierdzić możemy, że zakłady te pomimo słabego rozwoju ubezpieczeń w Polsce, stanowią poważne źródło kredytu długoterminowego, czy to pod postacią zakupu papierów wartościowych, pożyczek hipotecznych (gotówkowych) czy pożyczek pod zastaw własnych polis. Dużą rolę na rynku kapitałowym mogłyby odegrać zwłaszcza ubezpieczenia na życie. Lokaty długoterminowe zakładów ubezpieczeń prywatnych, publicznych, zagranicznych w dziale ubezpieczeń na życie wynoszą na dzień 31.XII.1933 r. łącznie 111 miljonów złotych.

Niższemi lokatami długoterminowemi dysponują zakłady prowadzące inne działy ubezpieczeń — 87.7 miljn. zł. (31.XII.1933 r.). Lokaty zakładów prowadzących inne działy ubezpieczeń, rozkładają się mniej więcej równomiernie na nieruchomości i papiery wartościowe. Mniejsze kwoty przypadają na pożyczki hipoteczne i pożyczki dla gmin i związków samorządowych.

Z powyższych uwag wynika jasno, że zakłady ubezpieczeń zarówno prywatne, jak publiczne, będąc posiadaczami i dysponentami znacznych kapitałów, odgrywają na rynku pieniężnym i kapitałowym poważną rolę i wskutek tego w ramach ogólnej polityki kredytowej nie należy o nich zapominać.

*Jan Czadankiewicz.*

KONRAD ROGÓYSKI.

# AWARJA WSPÓLNA

## I.

## POJĘCIE AWARJI WSPÓLNEJ. RÓŻNE JEJ DEFINICJE. OGÓLNE DANE HISTORYCZNE I PRAWNE.

Wszystkie nieszczęśliwe wypadki z żeglugą związane, w wyniku których uszkodzone lub zniszczone zostało mienie bądź armatorów, bądź uczestników wyprawy — nazywane są „*awarją*".

Słowo *awarja* pochodzi prawdopodobnie od arabskiego „*awar*", co znaczy uszkodzenie, lub też jak utrzymują inni od romańskiego „*hawer*", co oznacza wogóle mienie, pod którem w tym wypadku rozumiana była zapewne wartość przewożonego i uszkodzonego mienia.

Termin „*awarja*" spotykamy we wszystkich współczesnych prawodawstwach, nietylko przy normowaniu prawnych stosunków stron, zainteresowanych w wyprawie żeglarskiej, ale również i w prawie ubezpieczeniowem.

W obecnych czasach dwa rodzaje awarji są brane pod uwagę: awarja wspólna, zwana również wielką w niektórych krajach i awarja poszczególna lub częściowa.

Dawniej rozróżniano jeszcze trzeci rodzaj awarji, tak zwana mała awarja.

Pod tą ostatnią jednak rozumiano nie uszkodzenie statku lub ładunku, a jedynie pewne koszty z wyprawą żeglarską często związane, do których między innemi należało pilotowanie i holowanie statku, pobory za kwarantannę, opłaty za otwieranie kanałów i śluz, za postój statku przy molo i t. p.

Wyżej pomienionych pozycyj rozchodowych współczesne prawodawstwa nietylko nie zaliczają do awarji, lecz nawet większość prawodawstw wyraźnie je kwalifikuje jako koszty żeglugowe, wyłącznie i jedynie statek obciążające.

Już w zamierzchłej przeszłości rozróżniano awarję wspólną lub wielką i awarję poszczególną lub częściową.

Pod tą ostatnią rozumiano szkody i straty, wyrządzone statkowi lub ładunkowi przez wypadek losowy ewentualnie przez siłę większą, bądź też szkody i straty spowodowane winą lub nieostrożnością ludzką w przeciwieństwie do awarji wspólnej lub wielkiej, która zawsze była i jest wynikiem aktu woli ludzkiej.

Powołaną wyżej różnicą między temi dwoma rodzajami awarji tłomaczy się i warunkuje odmienne ukształtowanie metod repartycji szkód i strat oraz odpowiedzialności stron w obu rodzajach awarji wynikłych.

Przy awarji poszczególnej czyli częściowej szkody i straty ponosi ten uczestnik wyprawy, który został niemi dotknięty. Inaczej rzecz się ma przy awarji wspólnej, która stanowi specjalny i samoistny instytut prawa morskiego i która we wszystkich współczesnych prawodawstwach opiera się na zasadzie, iż wynikłe z tytułu awarji wspólnej szkody i straty winny być wspólnie pokryte przez wszystkich uczestników wyprawy.

Bez względu więc, która ze stron dotkniętą została szkodą lub stratą w wypadku wspólnej awarji, każdy z uczestników wyprawy, chociażby sam osobiście szkody nie poniósł, odpowiedzialny jest za wyniki szkód i strat w pewnej przez prawo przewidzianej mierze.

Odpowiadają proporcjonalnie zarówno statek, ładunek, fracht, jak i ewentualne inne kategorje interesów z wyprawą żeglarską związane.

Nadmienić przytem należy, że każda z tych kategoryj interesów, wzięta poszczególnie lub łącznie z innemi, może być przedmiotem ubezpieczenia morskiego.

Przy teoretycznej analizie zagadnienia awarji wspólnej trzeba rozróżniać dwa jej momenty:

1) sam akt awarji wspólnej z towarzyszącemi mu ofiarami i kosztami i
2) repartycję tych ofiar i kosztów, mającą za zadanie sprawiedliwe obciążenie niemi wszystkich pozycyj ocalonego mienia, lub innych kategoryj interesów, które z dobrodziejstw tych ofiar, w myśl ogólnie przyjętych zasad, skorzystały.

W prawodawstwie morskiem termin awarja wspólna używany jest w podwójnem znaczeniu:

1) jako pojęcie instytutu prawa względnie całego działu przepisów, które regulują materjalną stronę zagadnienia awarji wspólnej,
2) jako określenie nadzwyczajnych ofiar, poniesionych dla dobra wyprawy.

W angielskim świecie prawniczym termin awarja wspólna — używany jest również dla określenia udziału strony w rozliczeniu awaryjnem.

Dla możliwie wszechstronnej orjentacji w istocie zagadnienia awarji wspólnej poniżej przytacza się definicje, dotyczące tego instytutu prawnego, spotykane w najważniejszych krajach morskich, tak w jurysprudencji, jak i w współczesnych ustawach:

(Jurysprudencja angielska z roku 1801)
(Wyrok w sprawie Birkley / Presgrave)

*Każda strata, która jest wynikiem nadzwyczajnych ofiar i kosztów poniesionych dla ocalenia statku i ładunku, stanowi awarję wspólną i musi być w stosownej mierze pokryta przez wszystkich zainteresowanych.*

(Jurysprudencja angielska z roku 1868)
(Wyrok w sprawie Fletcher / Alexander)

*O ile dla uniknięcia całkowitego zniszczenia lub poważnej szkody — poczynione zostały rozważnie i z rozmysłem pewne ofiary lub poniesione zostały z umiarem i w dobrej wierze pewne koszty — takie ofiary i koszty stanowią słusznie przedmiot ogólnego rozliczenia i winny być w stosownej mierze pokryte przez właścicieli statku, frachtu i ładunku, w ten sposób, aby strata dotknęła wszystkich zarówno zgodnie ze sprawiedliwą zasadą prawa cywilnego: nemo debet locupletari aliena iactura.*

(Jurysprudencja angielska z roku 1880)
(Wyrok w sprawie Atwood / Sellar)

*Doktryna awarji wspólnej polega na zasadzie, iż bezpośrednie i pośrednie straty, spowodowane ofiarami dla dobra statku, frachtu i ładunku muszą być poniesione wspólnie przez wszystkich.*

Współczesne prawodawstwo Skandynawskie.
(Lois commerciales de l'Univers)

§ 187. *Uważane są za awarję wspólną wszystkie szkody, wyrządzone z rozmysłem statkowi lub ładunkowi dla ocalenia ich od niebezpieczeństwa, które obu zagrażało, jak również wszelkie inne ofiary, poniesione w tym samym celu, oraz koszty i straty, bądź spowodowane podobnemi zarządzeniami, bądź pozostające z niemi w bezpośrednim związku.*
*Awarję wspólną ponoszą statek, fracht i ładunek proporcjonalnie do ich wartości, oszacowanej na podstawie przepisów prawnych.*

§ 700. obowiązującego kodeksu handlowego niemieckiego:
*Wszystkie szkody, które rozmyślnie wyrządzone zostały przez kapitana statku, lub na jego zlecenie statkowi lub ładunkowi, albo też obu razem dla ocalenia obu od wspólnego niebezpieczeństwa, jak również dalsze szkody, będące w związku z powyższemi zarządzeniami (ratunkowemi) oraz koszty, w tym samym celu poniesione, stanowią awarję wspólną.*
Awarję wspólną ponoszą pospołu statek, fracht i ładunek.

§ 400. obowiązującego we Francji Code de Commerce:
*Uważane są za awarję wspólną:*
(następuje kazuistyczne wyliczenie 8 punktów różnych typów awarji wspólnej, a w końcu zamieszczony jest tekst poniżej przytoczony):
*Wogóle szkody poniesione dobrowolnie i koszty wyłożone rozważnie dla wspólnego dobra i dla ocalenia statku i ładunku, poczynając od chwili załadowania i wyjazdu — aż do powrotu i wyładowania.*

§ 1. projektu międzynarodowego kodeksu awarji wspólnej (avant projet):
*Awarję wspólną stanowi akt lub szereg aktów, dokonanych dla ratunku mienia od wspólnego niebezpieczeństwa, zagrażającego mu podczas wyprawy morskiej, z zastrzeżeniem, aby pomieniony akt lub szereg aktów dokonane były przez odpowiedzialnego przedstawiciela władz okrętowych, aby były zarządzone z rozmysłem i z rozwagą, jednem słowem, aby nie miały one charakteru wypadku zwykłego w stosunkach żeglarskich.*

§ 66. Marine Insurance Act 1906.
punkt I. *Strata spowodowana bezpośrednio lub pośrednio przez akt awarji wspólnej stanowi stratę wynikającą z awarji wspólnej.*
punkt II. *Akt awarji wspólnej ma miejsce wówczas, kiedy w momencie niebezpieczeństwa poniesione zostały z rozmysłem i z rozwagą nadzwyczajne ofiary lub nadzwyczajne koszty dla ocalenia zagrożonego mienia podczas wspólnej wyprawy.*
punkt III. *W razie straty, będącej wynikiem awarji wspólnej, strona nią dotknięta uprawniona jest do żądania stosownego odszkodowania od pozostałych uczestników wyprawy, z zastrzeżeniem warunków przewidzianych przez prawo morskie i odszkodowanie takie nosi miano udziału w rozliczeniu awaryjnem.*

Litera A — York Antwerp Rules 1924.

*Akt awarji wspólnej ma miejsce wówczas i jedynie dopiero wówczas, kiedy w celu wspólnego ratunku poniesione zostały z rozmysłem i z rozwagą nadzwyczajne ofiary lub nadzwyczajne koszty dla ocalenia mienia narażonego na niebezpieczeństwo podczas wspólnej wyprawy morskiej.*

Jak widać z porównania dwóch ostatnich tekstów w definicji awarji wspólnej w York Antwerp Rules z 1924, przebija wpływ prawodawstwa angielskiego.

Praktycznie kwestję ujmując, według współczesnych pojęć handlowo-ubezpieczeniowych awarja wspólna lub wielka (general average — les avaries communes — die grosse Haverei) oznacza szkodę, wywołaną przez rozmyślne zarządzenie władz okrętowych, które miało na celu uratowanie statku i ładunku etc. od niebezpieczeństwa.

Uświadomić sobie trzeba, że w stosunkach żeglarskich, w obliczu niebezpieczeństwa, dla ocalenia zagrożonego mienia, mogą być często wskazane, we wspólnym interesie, bądź nadzwyczajne ofiary w naturze pod postacią: umyślnego zatopienia ładunku lub sprzętu okrętowego, umyślnego osadzenia statku na mieliźnie, zawinięcia z konieczności do portu schronienia, odciążenia statku zapomocą lichtug i t. p., bądź różne nadzwyczajne koszty związane z akcją ratunkową.

W handlu morskim, różne kategorje interesów, które wyobrażają: statek, ładunek, fracht etc. zbliżają się do siebie w przestrzeni i łączą się ze sobą wzajemnie przez wspólność przygód i przez groźbę wspólnego niebezpieczeństwa, na jakie narażone bywają podczas trwania wyprawy.

Pomimo tej wspólności nie jest wykluczona w ciągu podróży kolizja między rzeczonemi interesami.

Kolizja ta zachodzi zwłaszcza wówczas, kiedy statkowi i ładunkowi lub innym kategorjom interesów z wyprawą związanym grozi wspólne niebezpieczeństwo, które zażegnane być może jedynie przez poświęcenie poszczególnych niektórych tylko interesów.

Każda ze stron w tym wypadku dążyć będzie do tego, aby w ofierze przyniesiony został nie jej interes i nie jej mienie, lecz cudze, rozporządzać którym władni są inni uczestnicy wyprawy.

Trzeba było znaleźć sposób, który umożliwiłby powzięcie bezstronnej i miarodajnej decyzji co do akcji ratunkowej bez względu na przynależność i wartość praw majątkowych wszystkich zainteresowanych stron.

Prawo decyzji co do zastosowania i wyboru środków ratunkowych musiało być odjęte formalnie uprawnionym w tym względzie uczestnikom wyprawy i przydzielone bezstronnej trzeciej osobie.

Taką osobą mógł być jedynie tylko przedstawiciel władz okrętowych, gdyż władze te z jednej strony są już z natury rzeczy prawnym i naturalnym zastępcą wszystkich spraw żeglarskich podczas podróży — a z drugiej strony są to jedyne osoby kompetentne, mające możność bezpośredniego zorjentowania się co do niebezpieczeństwa i posiadające kwalifikacje do wyboru rozporządzalnych środków ratunkowych.

Podobne jednak ograniczenie istotnych praw osób bezpośrednio zainteresowanych może być uznane za słuszne i usprawiedliwione jedynie z warunkiem, że ciężar ofiar dla ogólnego dobra poniesionych, będzie następnie rozdzielony sprawiedliwie między wszystkich uczestników wyprawy i przez wszystkich pospołu będzie pokryty *(contributions)*.

Wobec tego koniecznem się stało następne wyrównanie i uzgodnienie praw wszystkich zainteresowanych, dokonane w porcie ukończenia, względnie przerwania podróży (dispatche — reglement — adjustement — dispaccio) — przy udziale czynników kompetentnych (dispacheur — adjuster i t. d.) specjalnie w tym celu ustanowionych i powołanych, o czem będzie mowa poniżej.

Ewentualne obawy, że przedstawiciel władz okrętowych z natury swojego stanowiska jako współpracownik przedsiębiorstwa okrętowego, grzeszyć może pewną stronnością i przekładać będzie interesy statku nad interesy ładunku, muszą być wykluczone, wobec wyżej wzmiankowanego następnego wypośrodkowania i wyrównania praw wszystkich biorących udział w wyprawie stron.

---

Na podstawie źródeł historycznych bez przesady orzec można, że pojęcie awarji wspólnej, jako samoistnego działu zwyczajowego prawa morskiego, egzystuje już zgórą 3000 lat.

Już na 800 lat przed erą chrześcijańską pokrewne jeżeli nie analogiczne prawo zwyczajowe znalazło wyraz w Lex Rhodia de iactu (prawo rodyjskie o przedmiotach wrzuconych do morza).

Jest więcej niż prawdopodobne, że prawo to przejęte zostało przez rodyjczyków od fenicjan, którzy, jako najwytrawniejsi i najdawniejsi przedstawiciele handlu zamorskiego, uznali tę metodę zwyczajowo-prawną za najsłuszniejsze rozwiązanie problematów, które nastręczają niebezpieczne transporty morskie.

Metoda przez fenicjan stosowana, rozwinięta następnie przez rodyjczyków w Lex Rhodia, opierała się na zasadzie, że jeżeli statkowi i ładunkowi zagraża na morzu wspólne niebezpieczeństwo i kierownik statku zmuszony jest dla ratowania statku i ładunku wrzucić niektóre przedmioty do morza, to wszyscy uczestnicy wyprawy, których majątek był zagrożony, ponoszą wspólne ofiary.

Prawo to od rodyjczyków przejęli rzymianie, którzy z czasem wcielili je do Kodeksu Justyniana (Digesta XIV — 2).

Tą drogą powstała teorja wspólnego ryzyka i wspólnej odpowiedzialności, która przeniknęła następnie do krajów śródziemnomorskich, a prawdopodobnie i do niektórych krajów północnych.

Wpływ Lex Rhodia de iactu ujawnił się silnie w wiekach średnich.

Wspólność ryzyka i odpowiedzialności była podstawą organizowanych w średniowieczu wypraw morskich na całem pobrzeżu morza śródziemnego, a nawet i na morzach północnych (commenda — colonna — agermanament — sendeve — wedderlingue i t. d.).

Zasada tego prawa, rozwijana w ciągu wieków i przystosowywana do coraz potężniejszej ewolucji handlu wszechświatowego, znalazła wyraz w współczesnych parowodawstwach wszystkich krajów morskich, z pewnem jedynie odchyleniem w poszczególnych krajach co do procedury i sposobów stosowania samej zasady.

Jednocześnie nadmienić wypada, że wielki znawca i badacz instytutu wspólnej awarji Richard Lowndes w swojej pracy „*The law of general average*” twierdzi, iż podczas rozkwitu handlu śródziemnomorskiego ówczesny system awarji wspólnej w krajach handel ten prowadzących

dosięgnął już takiego punktu rozwojowego, że bodaj nie ustępował on metodom i praktyce współczesnej.

Prądy merkantylne w gospodarce światowej w XVIII wieku i postępy techniki w wiekach późniejszych wpłynęły na olbrzymi rozwój międzynarodowej żeglugi handlowej.

Formy handlu zamorskiego rozrastały się i stawały się coraz bardziej skomplikowane, a w związku z tem potęgowały się trudności ustalenia szkód i strat przy awarji wspólnej i wzmagały się niekiedy niepomiernie koszty, wskutek podziału strat między stronami wynikłe.

Z uwagi na powyższe, w zainteresowanych środowiskach dawały się słyszeć opinje i żądania co do zniesienia instytutu wspólnej awarji, zwłaszcza, że ewolucja różnych systemów ubezpieczeń morskich mogła zagwarantować uczestnikom najdalszych nawet wypraw, pokrycie wszelkich szkód i strat.

Opinje te w drugiej połowie ubiegłego stulecia były przedmiotem licznych rozważań czynników kompetentnych w krajach morskich.

Na różnych kongresach i zjazdach zawyrokowano, że zniesienie instytutu awarji wspólnej pociągnęłoby za sobą niedogodności, które byłyby z pewnością bardziej dotkliwe dla zainteresowanych, niż przytaczane przez nich ujemne strony wspólnej awarji.

Między innemi Niemiecka techniczna komisja dla spraw żeglugi w swojem sprawozdaniu z marca 1879 roku orzekła, iż z punktu widzenia praktycznych interesów żeglugi, instytut awarji wspólnej musi być uznany za nieodzowny.

W współczesnej literaturze niemieckiej i angielskiej system awarji wspólnej znajduje również licznych zwolenników i obrońców.

Równolegle w kołach zainteresowanych zaczęło się konsolidować dążenie do ujednostajnienia różnych przepisów prawnych, obowiązujących w poszczególnych krajach w dziedzinie awarji wspólnej.

Jakkolwiek przewodnia zasada wspólności ryzyka i wspólnej odpowiedzialności uznana została przez ustawy wszystkich prawie krajów morskich, co do stosowania tej zasady wytworzyła się pewna rozbieżność.

W różnych krajach przyjęte zostały różne metody prawne, co powodowało i powoduje często komplikacje i niezadowolenie stron przy likwidacji straty.

Anglicy pierwsi poruszyli sprawę stworzenia jednolitych przepisów w dziedzinie awarji wspólnej.

W wyniku starań International Law Association w Londynie, opracowano na Kongresie w Yorku w 1864 roku, a później na kongresie w Antwerpji w 1877 roku szereg prawideł pod nazwą York Antwerp Rules, które w 1890 roku uległy rewizji w Liwerpoolu, i w tej formie zostały przyjęte w krajach morskich, jako warunki obowiązujące umownie przy przewozach morskich.

Zaznaczyć należy, że w epoce kiedy różne międzynarodowe grupy i komisje wyłonione przez International Law Association, pracowały nad udoskonaleniem York Antwerp Rules, w tejże Anglji poruszona została sprawa opracowania projektu międzynarodowego kodeksu awarji wspólnej.

Inicjatorem był sędzia Dowdall opinje i wnioski którego, publikowane w prasie prawniczej angielskiej, skłoniły International Law Association w 1910 roku do wyłonienia specjalnej komisji, której zlecone zostało to zadanie.

Rzeczona komisja po wielu zjazdach i kongresach opracowała tak nazwany „*avant projet*” międzynarodowego Kodeksu Awarji wspólnej, który miał być przedłożony w 1914 roku plenarnej międzynarodowej konferencji w Hadze.

Konferencja ta z powodu wybuchu wojny światowej do skutku nie doszła.

Sprawa kodeksu międzynarodowego została w zawieszeniu i po dziś dzień czeka na rozstrzygnięcie.

Osiągnięcie międzynarodowego porozumienia w sprawach, które mają głęboki zasięg ekonomiczny jest naogół problematem niezmiernie trudnym.

Daremne debaty i usiłowania różnych konferencyj ekonomicznych, zwoływanych w ostatnich czasach przez Ligę Narodów, najwymowniej stwierdzają skalę tych trudności.

Pozatem — powolność akcji w tej kwestji przypisać należy również w dużej mierze nieżyczliwemu stanowisku fachowych kół angielskich (Association of average adjusters), które czy to przez tradycyjną niechęć, jaką ma większość społeczeństwa angielskiego do sztywnych i krępujących norm kodeksowych, czy też z innych powodów, oficjalnie nie ujawnionych, zwalczały projekt kodeksu międzynarodowego, a były natomiast skłonne do utrzymania w mocy York Antwerp Rules.

Aby wzmocnić i ocalić autorytet York Antwerp Rules, zainteresowane koła powzięły zamiar pewnych zmian i uzupełnień w ich treści.

W tym celu zwołana została w 1924 roku przez Radę Wykonawczą International Law Association międzynarodowa konferencja do Sztokholmu.

Komisja, która opracowywała w Sztokholmie zmiany tekstu z 1890 roku, dążyła do nadania prawidłom tym w przyszłości znaczenia samodzielnego kodeksu awarji wspólnej, w sensie lex contractus i do unormowania całej materjalnej strony tego zagadnienia.

Było to o tyle możliwe do przeprowadzenia, że większość ustaw poszczególnych krajów posiada dużą elastyczność i naogół w dziedzinie awarji dopuszcza swobodę umowną.

Anglja, Belgja, Danja, Holandja, Francja i większość krajów łacińskich obstawały za zmianą treści prawideł z 1890 roku i za unieważnieniem dawnego artykułu 18-go, który przewidywał uzupełniającą i pomocniczą rolę ustaw poszczególnych krajów.

Znaleźli się jednak liczni oponenci.

Stany Zjednoczone wysunęły żądanie, aby utrzymane zostały w mocy teksty z 1890 roku.

Motywowały one wniosek swój sprzecznością projektowanych uzupełnień z prawami, które rządzą w Stanach.

Wreszcie Stany Zjednoczone zaproponowały, aby w razie uchwalenia zmian, nowe prawidła były wprowadzone tymczasem tylko na lat parę tytułem próby i aby w ten sposób nauka i praktyka mogły zorjentować się co do ich wartości i wskazać ewentualne konieczne poprawki.

Wybitny prawnik niemiecki Dr. Sieveking, delegat niemiecki na konferencję Sztokholmską, usiłował poprzeć żądania Stanów Zjednoczonych, a widząc beznadziejność tych zabiegów, próbował przekonać Komisję, aby projektowane zmiany i uzupełnienia uzgodniła z Kodeksem Handlowym Niemieckim.

Kiedy i te usiłowania zawiodły, a Komisja uchwaliła zmiany tekstów w myśl swoich pierwotnych intencyj, zainteresowane koła niemieckie zgłosiły demonstracyjnie protest przeciwko nowej formie York Antwerp Rules.

W akcji tej wzięły udział Izby Handlowe Niemieckie, związek dyspaszerów i związek Towarzystw Asekuracyjnych w Niemczech.

Protesty jednak uwzględnione nie zostały.

Nauka niemiecka stale zwalcza teksty York Antwerp Rules z 1924 roku i lansuje opinje, iż rzeczone teksty wbrew intencjom ich autorów mają bardzo liczne luki [1]) tak w zakresie prawa materjalnego, jak i procesualnego i nie wszystkie zagadnienia, wynikające z awarji wspólnej, zostały w nich rozwiązane.

W praktyce stanowisko Niemiec względem York Antwerp Rules z 1924 roku cechuje duża rezerwa.

Prawidła te umieszczane są niechętnie w konosamentach i polisach niemieckich — raczej tylko w drodze wyjątku — najczęściej przy przewozach kierowanych na morze Bałtyckie.

Stany Zjednoczone do obecnej chwili nie uznały poczynionych w 1924 roku uzupełnień i stosują wciąż York Antwerp Rules z 1890 roku.

Pomimo jednak tej opozycji York Antwerp Rules z 1924 r. mają licznych zwolenników w innych krajach.

W Angji prawidła te są szeroko stosowane w umowach dotyczących przewozów morskich, w cedułach morskich i w polisach ubezpieczeniowych.

(Prawie w 90% zawieranych obecnie umów, dotyczących przewozów morskich strony poddają się York Antwerp Rules z 1924 r.).

Nadmienić jednak trzeba, że sankcji ustaw obowiązujących York Antwerp Rules z 1924 roku nie uzyskały w żadnym kraju.

Przy stosowaniu York Antwerp Rules w praktyce coraz silniej ujawnia się sprzeczność między intencjami autorów i praktyczną wartością nowych prawideł.

Okazuje się, że bardzo wiele kwestyj, związanych z awarją wspólną, nie zostało w York Antwerp Rules uwzględnionych.

Dlatego w przypadkach, gdy strony poddają się York Antwerp Rules z 1924 roku, coraz częściej nasuwa się konieczność uzupełniania ich przez odnośne normy ustawowe danego kraju.

Z uwagi na ten stan rzeczy, pobieżnie chociaż wskazać należy źródła ustawowych norm, obowiązujących w poszczególnych krajach w dziedzinie awarji wspólnej, ich rozwojowe momenty, wzajemne wpływy i różnice oraz stosunek ich do kwestji ubezpieczenia morskiego.

Kraje śródziemnomorskie, jak to już wyżej zaznaczono, były ojczyzną zamorskiego handlu, prawnych zwyczajów z nim związanych i instytutu awarji wspólnej.

Tam rodziły się już przed tysiącami lat genjalne koncepcje mające na celu unormowanie wzajemnych stosunków stron i rozstrzygnięcie zagadnień, które handel morski nastręcza.

Wystarczy wspomnieć tradycje fenickie — starogreckie — rzymskie i bizantyjskie.

---

[1]) Pełnomocnictwo — omyłka — brak woli prawnej (Dr. Heuer).

W krajach tych i z niemi sąsiadujących zjawiły się w średniowieczu pierwsze próby skrystalizowania handlowych stosunków morskich i nadania im stałych i jednostajnych form z punktu widzenia uprawnień zainteresowanych stron (Basiliques — Tabula de Amalfji — Consolado del mare — Statuty Marsylskie — Rôles d'Oléron — Dekrety króla Ferdynanda Portugalskiego i t. d.).

Poczynania te wywołały pewne echo nawet w krajach północnych wśród czynników, które brały udział w handlu światowym.

Liga Hanzeatycka, ważniejsze porty Holenderskie i Skandynawskie próbowały również ze swej strony, stworzyć pewne wzory porządku prawnego. (Statuty Lubeki — Waterrecht i późniejsze recesy Ligi Hanzeatyckiej — Coutumes maritimes d'Amsterdam — Hogeste Waterrecht tho Wisby i t. d.).

Wszystkie wzmiankowane poczynania ustawodawcze, tak na południu jak i na północy, nie przerastały typem swoim, kompilacyj zwyczajów jakie wówczas w handlu morskim panowały i zawierały pozatem conajwyżej opisy rozstrzygnięć ważniejszych sporów, związanych z handlem i przewozem morskim.

Prace te jednak w sensie kodyfikacyjnym przedstawiały małą wartość.

**Francja.**

Dopiero genjusz francuski w XVII wieku zużytkował we właściwy sposób wyżej wymieniony chaotyczny materjał i pod wpływem tych kronik i tradycyj, za panowania Ludwika XIV, z inicjatywy i pod kontrolą jego ministra Colbert'a, opracowany został w roku 1681 statut morski, regulujący ówczesne formy handlu i ubezpieczenia morskiego (Ordonnance touchant la marine).

Rzeczony statut jest pierwszym w tej dziedzinie pomnikiem prawodawczym, mającym charakter ustawy w pojęciu współczesnem.

Wywarł on olbrzymi wpływ nietylko na późniejsze ustawodawstwo francuskie, ale i na ustawodawstwo całego świata.

Wystarczy zaznaczyć, że nawet dział handlu morskiego w pruskim Landrechcie (1794), pomimo antagonizmów, jakie były zawsze między Francuzami i Niemcami, ukształtował się pod wybitnym wpływem Ordonnance z 1681 roku.

W epoce Napoleońskej, przy opracowywaniu Code de Commerce, wydanego w 1807 roku, który z małemi zmianemi obowiązuje jeszcze dzisiaj, teksty Ordonnance z 1681 roku były nietylko w duchu i kierunku swoim uwzględnione, ale nawet niektóre w dosłownem brzmieniu wcielone zostały do nowego Kodeksu (Rozdziały VII i VIII księgi III).

Obecnie obowiązujący Code de Commerce, który nawiasem mówiąc jest już zupełnie przestarzały i wymaga gruntownej reformy tak co do treści, jak i co do formy, wywarł w swoim czasie również wielki wpływ na rozwój współczesnych prawodawstw.

W obowiązujących obecnie prawodawstwach wszystkich łacińskich krajów doszukać się można wpływów francuskich — a liczne kraje bliskiego Wschodu, pozatem Austrja, Włochy i Hiszpanja do dziś dnia posługują się Code de Commerce z mniejszemi lub większemi zmianami.

Tak kodeksy francuskie jak i kodeksy innych krajów, które zostały pod wpływem francuskim opracowane zamiast wysunąć w dziedzinie

awarji wspólnej zasadę, która stanowiłaby o kwalifikowaniu każdego poszczególnego wypadku w praktyce i zamiast dać możność nauce i jurysprudencji oparcia się o tę zasadę, wdają się w długie i kazuistyczne wyliczenia poszczególnych rodzajów awarji wspólnej, co badaczom tej kwestji niezmiernie utrudnia zadanie i nierzadko wywołuje mylną interpretację.

Tak np. i Ordonnance z 1681 roku i Code de Commerce, obecnie obowiązujący — odróżnia zatopienie znajdującego się na statku mienia od innych typów awarji wspólnej i traktuje o tem odrębnie w dwóch rozdziałach, co jest zasadniczo błędne i wprowadza dezorjentację tak przy ustaleniu charakteru szkody, jak i przy likwidacji straty.

Pozatem w Code de Commerce są duże luki: w definicji ogólnego pojęcia awarji wspólnej (§ 400) niema wzmianki, czy dla uznania awarji wspólnej koniecznym jest warunek, aby poniesione ofiary miały wynik pozytywny i odniosły pożądany skutek, na co np. nacisk kładzie kodeks handlowy niemiecki (§ 703); następnie Code de Commerce nie bada pochodzenia i motywów niebezpieczeństwa, które awarję wspólną spowodowało, gdy tymczasem kodeks handlowy niemiecki w § 702 wyraźnie tę kwestję precyzuje i t. d.

Co do stosunków ubezpieczenia morskiego we Francji, to rozwijały się one pod wpływem sąsiednich portów włoskich.

Pierwszy zbiór norm w tym przedmiocie znajdujemy w Guidon de la mer (XVI wiek).

Obecnie ubezpieczenia morskie unormowane są w Code de Commerce (art. 332 — 396) oraz w ustawach z 1862 i 1885 roku.

Działalność Towarzystw Ubezpieczeń we Francji opiera się na „Polices françaises d'assurances maritimes", dla statków (sur corps) i dla towarów (sur facultés) — z 1928 roku.

**Niemcy.**

W Rzeszy Niemieckiej obowiązuje IV Księga Kodeksu Handlowego Niemieckiego z 1897 roku, uzupełniona i nieznacznie zmieniona ustawami z 1902, 1904, 1908 i 1913 roku.

Rzeczony Kodeks Handlowy jest wynikiem długich prac kodyfikacyjnych za czasów Zollvereinu.

Posiada on pewne wspólne cechy z ustawodawstwem francuskiem — ale zarazem wykazuje pierwiastki germańskiego prawa cywilnego.

Przedewszystkiem grzeszy on jeszcze większą kazuistyką niż Code de Commerce i nie odpowiada już obecnie potrzebom i formom organizacyjnym nowoczesnej żeglugi.

O awarji wspólnej traktuje część VII Kodeksu Handlowego Niemieckiego (§§ 700 — 733).

Walor stosunków prawnych niemieckich stanowią znakomite komentarze, zdobyte poczęści dzięki obszernej i pracowicie rozwiniętej jurysprudencji, rzucającej światło na liczne zagadnienia praktyczne, między innemi również i w przedmiocie awarji wspólnej.

Całokształt ubezpieczenia morskiego normują w Niemczech przepisy §§ 778 — 900 Kodeksu Handlowego Niemieckiego z 1897 roku ze zmianami, wprowadzonemi w 1908 roku.

Przepisy te z nielicznemi wyjątkami mają charakter norm dyspozytywnych.

Wobec tego Towarzystwa Asekuracyjne mogą w Polisach umieszczać warunki, które nie pokrywają się normami Kodeksu Handlowego Niemieckiego.

Podstawą działalności Towarzystw Ubezpieczeń w Niemczech są Allgemeine Deutsche Seeversicherungs Bedingungen (A.D.S.B.) wydane w roku 1919, które w swoich zasadniczych założeniach uwzględniają §§ 778 — 900 Kodeksu Handlowego Niemieckiego, są jednak więcej dostosowane do potrzeb nowoczesnej żeglugi.

Przewidują one również liczne klauzule polisowe; niektóre z nich dotyczą wyłącznie awarji wspólnej; po wojnie światowej zjawiły się różne specjalne klauzule, wywołane inflacją waluty w wielu krajach; naogół większość klauzul — zwłaszcza dawniejszych — jest pochodzenia angielskiego.

**Anglja.**

W Anglji stosunki w dziedzinie morskiego prawa handlowego i ubezpieczeniowego, a więc i w dziedzinie awarji wspólnej, kształtowały się w sposób zupełnie odrębny i dla zwyczajów tego kraju charakterystyczny.

Do końca XIX wieku Anglja nie posiadała żadnej prawie kodyfikacji w omawianej dziedzinie.

Anglicy, prowadząc od najdawniejszych czasów rozległy handel z całym światem, zdobyli w sprawach morskich takie doświadczenie i tradycje, jakiemi nie mogą poszczycić się inne narody.

Anglja zapoznawała się skwapliwie ze wszystkiemi ustawami i aktami prawodawczemi, dotyczącemi spraw morskich, które w różnych epokach zjawiały się w innych krajach, miała je w ewidencji przy rozpatrywaniu i rozstrzyganiu sporów, ale formalnie tych obcych ustaw u siebie nie wprowadzała.

Kryterjum prawnem dla działalności Sądów i czynników, określających prawa stron w stosunkach morskich, były zawsze tylko odwieczne zwyczaje i jurysprudencja miejscowych instytucyj sądowych.

Zaznaczyć należy, że jurysprudencja angielska dzięki wysokiemu poziomowi absolutnie niezawisłego sądownictwa i dzięki instynktowi społeczeństwa w sprawach ekonomicznych wogóle, a w sprawach morskich w szczególności, posiada istotnie dużą wartość i z punktu widzenia historyczno-prawnego jest nader interesująca.

Tem niemniej jednak w dziedzinie awarji wspólnej — przeciwko angielskiemu systemowi prawnemu nasuwały się poważne zastrzeżenia.

Prawo zwyczajowe (common law), które trafnie i głęboko ujmowało w swojej retrospektywnej praktyce różne zagadnienia morskie, z czasem, przy stosowaniu tych samych tez do współczesnych przejawów podobnych zagadnień, nie mogło sprostać zadaniom.

Zwłaszcza przy likwidacji strat międzynarodowych nastręczały się liczne wątpliwości i trudności.

Komplikujące się wciąż funkcje handlu zamorskiego wymagały przy ich normowaniu więcej nowożytnych przepisów prawnych, lub przynajmniej rozciągłej interpretacji dawnych, tchnących średniowieczem, kryterjów.

W sferach prawniczych i parlamentarnych zaczęła się budzić świadomość konieczności reform.

Zrozumiano, że kodyfikacja jest na całej linji wskazana, przełamać jednak narodowy konserwatyzm i zaśniedziałe tradycje nie było rzeczą łatwą.

Dopiero w XIX wieku dzięki inicjatywie Lorda Mansfielda rozpoczęły się w Anglji prace kodyfikacyjne w przedmiocie prawa handlowego.

Projekt został wniesiony do parlamentu w 1894 roku, a w 1906 roku otrzymał sankcję prawa The Marine Insurance Act.

Akt ten jest w przedmiocie awarji wspólnej bardzo lakoniczny.

Nowe przepisy, jakkolwiek stworzyły stałą podstawę w prawodawstwie angielskiem w dziedzinie awarji wspólnej, były jednak zbyt ogólne i krótkie, aby mogły pozbawić wpływu i autorytetu kryterja common law, dawną jurysprudencją uzasadnione.

Praktyka oparta na interpretacji tych praw wykazuje pewne różnice między kryterjami prawnemi Anglji i innych krajów morskich.

Victor Dover, Sekretarz Instytutu Ubezpieczeniowego w Londynie — w pracy swojej, dotyczącej prawa morskiego (London 1929), robiąc analizę porównawczą prawa angielskiego i praw innych krajów, twierdzi np., że prawa angielskie uznają za kres awarji moment, kiedy osiągnięte zostało bezpieczeństwo w jego ogólnikowem pojęciu, gdy tymczasem praktyka w innych krajach i praktyka, oparta na przepisach York Antwerp Rules 1924, wiąże kres awarji z zakończeniem, względnie z przerwaniem ryzyka wyprawy i liczy się z lukratywną stroną przedsięwzięcia.

Różnica ta daje się zauważyć najczęściej podczas kwalifikowania kosztów połączonych z awarją wspólną, w trakcie rozliczenia awaryjnego i często spór w tym przedmiocie bywa wynikiem nieprzejednanego stanowiska adjusterów angielskich, zrzeszonych w potężną i prawie niezawisłą organizację, działalność której jest zresztą ostro atakowana przez sądownictwo angielskie.

Sądy angielskie w ostatnich czasach dążą do zniwelowania wyżej wzmiankowanych różnic w praktyce awarji wspólnej i do uzgodnienia kryterjów w tej dziedzinie z praktyką innych krajów morskich.

York Antwerp Rules z 1924 roku, szeroko w Anglji ostatnio stosowane, stanowią rodzaj pomostu między systemem angielskim i systemami prawnemi innych krajów.

Autor pracy współczesnej „The marine insurance of goods" W. S. Poole mówi, że York Antwerp Rules 1924, są symbolem pośredniego kursu między prawem angielskiem i prawami innych krajów morskich.

Kiedy pierwsze nacechowane jest restrykcją i unika rozciągłej interpretacji — w prawodawstwie innych krajów przeważa pierwiastek handlowy i uwzględniona jest raczej korzyść i celowość wyprawy.

York Antwerp Rules 1924 między temi dwoma kierunkami zajmują pośrednie miejsce.

Sprawa ubezpieczeń morskich rozwijała się w Anglji również bardzo oryginalnie.

Kupcy z Lombardji, emigrując w XIII wieku z Włoch, po krwawych wojnach z niemieckiemi zdobywcami, w poszukiwaniu bezpieczeństwa i pewności dla swoich interesów, dążyli do północnych krajów.

Część ich osiadła w południowej Anglji i w Londynie. Byli oni pionierami śródziemnomorskich systemów handlu i ubezpieczenia morskiego.

Zaznaczyć trzeba, że pojęcie ubezpieczeń morskich w ich racjonalnej formie, w owych czasach łączyło się prawie zawsze z tradycjami północnych miast włoskich.

Lombardowie zdołali skupić w swoich rękach najpoważniejsze operacje ubezpieczeń morskich w Anglji.

Jedna z najruchliwszych ulic w Londynie, na której gromadnie zamieszkali, wzięła od nich nazwę Lombard Street.

Zaniepokojeni powodzeniem przybyszów miejscowi kupcy poczęli zabiegać o ochronę swoich praw.

W międzyczasie za Włochami przyciągnęli do Londynu kupcy Hanzeatyccy i ze swej strony wywarli duży wpływ na rozwój handlu i stosunków asekuracyjnych.

Pod koniec XVI wieku cały handel morski i przemysł ubezpieczeniowy w Anglji znalazły się w rękach lub pod kontrolą cudzoziemców.

Ten stan rzeczy obudził samozachowawczy instynkt brytyjski. Zażądano kategorycznie od parlamentu ograniczenia praw imigracji.

Energiczną akcję w tym kierunku wszczął sir Thomas Gresham, przyszły inicjator i założyciel Royal Exchange, który dążył do przekazania operacyj asekuracyjnych tej właśnie instytucji.

Za panowania królowej Elżbiety w 1597 roku był ogłoszony w parlamencie dekret wydalający Lombardów i Hanzę z Anglji.

Miejscowe czynniki skwapliwie chwyciły w swoje ręce zorganizowane już znakomicie interesy asekuracyjne.

Początkowo najpopularniejszą formą ubezpieczenia było sygnowanie umów ubezpieczeniowych przez osoby prywatne, co dziś jeszcze dozwala prawo angielskie i zgodnie z jego przepisami każdy obywatel, posiadający normalne zdolności umowne, może występować w roli ubezpieczyciela.

Na tem tle powstała w XVII wieku instytucja Lloydu, która takich właśnie prywatnych sygnatarjuszy grupuje w swojej organizacji.

Historja Lloydu jest tak typowa dla stosunków angielskich, że wydaje się interesującym rozdziałem powieści Dickensa.

Organizacja ta po dziś dzień egzystuje jako wszechświatowa placówka ubezpieczeń morskich i konkuruje z najpoważniejszemi towarzystwami ubezpieczeń, które w XVIII i XIX wieku w Anglji się utworzyły.

Jakkolwiek umowa ubezpieczeniowa zgodnie z postanowieniami Marine Insurance Act 1906 ze strony formalnej musi odpowiadać typowym warunkom polisy morskiej, przewidzianym przez § 23 Marine Insurance Act 1906, stronom pozostawiona jest przez przepisy tegoż aktu zupełna swoboda umowna, co do istoty i warunków samego ubezpieczenia.

Do tego stopnia, że strony mogą w drodze porozumienia uchylać przepisy obowiązujące lub zmieniać dobrowolnie ich sens.

W związku z tem odpowiedzialność ubezpieczycieli (underwriters) za wyniki awarji wspólnej różnie jest w Anglji formułowana.

Na porządku dziennym są różnorodne klauzule, które w angielskim świecie ubezpieczeniowym są bardzo popularne i których są tam liczne kategorje, zwłaszcza dużo ich przybyło po wojnie.

Od typu wybranych klauzul zależy tak zasadnicza odpowiedzialność jak i jej kwalifikacja.

Aby utrzymać łączność między tezami dawnej jurysprudencji i współczesną procedurą ubezpieczeniową wśród tekstów oficjalnych w Marine

Insurance Act 1906 — został pomieszczony wzór (Standard form) polisy Lloydu z 1749 roku.

Niektóre teksty tej polisy datują się jeszcze z epoki średniowiecznych wpływów lombardzkich.

Chociaż forma wzmiankowanej polisy jest zalecana przez § 30 Marine Insurance Act i była w ciągu długich wieków podstawą stosunków ubezpieczeniowych, a nadto na tle jej tekstów wyrosła owa cenna jurysprudencja angielska, sądownictwo współczesne w Anglji nie szczędzi krytyki polisie Lloydu i uważa ją za przeżytek o wątpliwej wartości [2]).

W ostatnich czasach polisa ta ma coraz mniej zwolenników w praktyce, zwłaszcza od 1924 roku, kiedy strony zaczęły szeroko stosować nowe York Antwerp Rules.

Dla charakterystyki układu i przestarzałych koncepcyj wzoru polisy Lloydu podkreślić należy np., iż w tekście głównym niema zupełnie wzmianki o awarji wspólnej.

Jedynie w tak zwanem *memorandum* (tekst dodatkowy), które kazuistycznie określa odpowiedzialność z tytułu awarji częściowej, uczyniona jest *ubocznie* niejasna, rzec można *domyślna wzmianka* co do odpowiedzialności z tytułu awarji wspólnej.

Rzeczona odpowiedzialność jednak jest tak ujęta, iż w oświetleniu obowiązującego prawa angielskiego i głównego tekstu polisy (adventures and perlis to bear) podlega w praktyce wielu zastrzeżeniom i ograniczeniom.

Należy przypuszczać, iż te właśnie defekty redakcyjne wywołały konieczność uzupełniania angielskich umów ubezpieczeniowych specjalnemi i różnorodnemi klauzulami, których ilość w dziedzinie awarji wspólnej ciągle się mnoży.

### Ameryka (Stany Zjednoczone).

Prawo morskie w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej ukształtowało się i pozostaje po dziś dzień pod wpływem praw angielskich; w tym duchu również opracowane zostały Revised Statutes z 1895 roku.

### Polska.

Polska we wszystkich zjednoczonych dzielnicach teoretycznie przejęła w spuściźnie po państwach zaborczych różne kodeksy prawa morskiego (Rosyjski Kodeks Handlowy z 1903 roku — Code de Commerce, który obowiązywał na obszarze byłej Austrji i Kodeks Handlowy Niemiecki) — jednakże w praktyce w dziedzinie morskiej żeglugi handlowej stosuje się u nas powszechnie jedynie tylko IV księgę Kodeksu Handlowego Niemieckiego.

Prawo to formalnie obowiązuje wyłącznie na ziemiach zachodnich, z mocy jednak przepisów naszego prawa międzydzielnicowego (ustawa z dnia 2.VIII.1926. D.U.R.P. Nr. 101, poz. 580) wszyscy obywatele polscy w umowach przewozów morskich poddają się zazwyczaj prawu handlowemu morskiemu naszego wybrzeża, czyli siedziby naszej żeglugi morskiej.

Pozatem przyjął się zwyczaj, że tranzakcje dotyczące przewozów morskich zawierane są w Gdańsku lub Gdyni, gdzie obowiązuje również IV księga Kodeksu Handlowego Niemieckiego.

---

[2]) Dr. Carl Ritter, Das Recht der Seeversicherung I Band, str. 305.

Tem samem nawet w braku odpowiedniego porozumienia stron — stosuje się do tych tranzakcyj IV księgę Kodeksu Handlowego Niemieckiego jako lex loci contractus.

W związku z powyższem Polska stosuje również przeważnie przy ubezpieczeniach morskich, a więc i w dziedzinie awarji wspólnej, niemieckie Allegemeine Deutsche Seeversicherungs Bedingungen z 1919 roku i różne klauzule polisowe typu niemieckiego i angielskiego.

---

Jak widać z wywodów powyższych tak w prawach poszczególnych krajów w dziedzinie awarji wspólnej, jak i w York Antwerp Rules z 1924 roku są liczne braki materjalne i formalne.

Pozatem z punktu widzenia postulatów współczesnego handlu morskiego, wszystkie ustawy i prawa obecnie obowiązujące w krajach morskich grzeszą archaizmem i wzajemną rozbieżnością.

Wobec tego sprawa wskrzeszenia prac nad międzynarodowym kodeksem awarji wspólnej jest niezmiernie pilna i doniosła.

Jako *motto* dla tej akcji służyć powinna popularna sentencja angielska: *for maritime commerce is only one sea* — dla handlu morskiego egzystuje jedno tylko morze.

*d. c. n.*

*Konrad Rogóyski.*

Inż. LEON MARJAN POLANOWSKI.

# ZACHOWANIE SIĘ SKÓRY I SZCZECINY W OGNIU.

(Ekspertyza w sprawie pożarowej).

W wielokrotnych przewodach sądowych pewnego procesu o odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia nieodmiennie powstawało zagadnienie, jakie jest zachowanie się w ogniu skór i szczeciny i jakiej potrzeba temperatury dla ich całkowitego spopielenia. Wszelkie na ten temat rozważania były teoretyczne i nie poparte wynikami doświadczalnemi. Niestety i literatura naukowa, dziwnym trafem, nie daje żadnych w tym kierunku wskazówek.

Dążąc do niezawodnego i ostatecznego wyświetlenia kwestji i pragnąc oprzeć swe wywody na niezbitych wynikach doświadczalnych, towarzystwa asekuracyjne powierzyły autorowi rozwiązanie istniejących wątpliwości. Zważywszy długi czas, jaki upłynął od pożaru i niemożność poglądowego poznania pogorzeliska, zadanie nie było łatwe.

Całokształt zagadnienia ujęty został w następujące tezy:

1. Wysokość możliwej temperatury na pożarze.
2. Dostateczność dopływu powietrza dla całkowitego spalenia zadeklarowanych objektów.
3. Wpływ temperatury na szczecinę i skóry.
4. Wpływ środków utleniających na spalenie się szczeciny i skóry.
5. Wpływ wody na palącą się szczecinę i skórę.
6. Charakter oraz ilości resztek, jakie powinny były pozostać po pożarze w razie obecności w składach zadeklarowanych objektów.

## I. PŁOMIEŃ I JEGO TEMPERATURA.

Aby uświadomić sobie okoliczności, które mogły wywrzeć wpływ na temperaturę płomieni pożarowych — należy wziąć pod uwagę właściwości fizyczne procesu spalania się ciał.

Palenie się ciał organicznych, jak drewno, torf, węgiel, nafta, skóra, włosie i t. d., polega na łączeniu się tych ciał z tlenem powietrza. W momencie, gdy ciała, poddane działaniu ognia osiągają tak wysoką temperaturę, że zaczynają *gwałtownie* łączyć się z tlenem (temperatura zapłonienia), rozpoczyna się właściwy proces spalania, który dla swej ciągłości wymaga stałej temperatury wyższej, niż temperatura zapłonienia. Temperatura ta musi być tak wysoka, aby produkty spalania rozżarzyły się, wówczas bowiem powstaje *płomień*.

Poddane działaniu ognia ciała organiczne ulegają rozkładowi, wydzielając ciała lotne, które zapalają się, rozżarzają przytem i dają właśnie płomień. Gazy owe, płonąc, unoszą stałe cząstki paliwa, które również rozżarzają się i odbierają płomieniowi część ciepła na własne ogrzanie, przeto zmniejszają jego temperaturę i dlatego taki płomień ma mniejszą temperaturę niż płomień tych samych gazów, o ile jest wolny od cząstek stałych. Jednakże przy samorzutnem paleniu się ciał organicznych cząstki takie zawsze znajdują się w płomieniu i tylko w specjalnie skonstruowanych paleniskach w pracowni lub w przemyśle udaje się drogą umyślnych starań otrzymać płomień wolny od tych cząstek.

Niezbędną dla danego produktu temperaturę spalania można osiągnąć tylko w razie dostatecznego dopływu powietrza. Skąpy dopływ powoduje niekompletne spalanie, któremu towarzyszy obniżenie temperatury ognia. Objawy te występują bardzo wyraźnie w palnikach gazowych, powszechnie używanych w pracowniach naukowych. Do dalej omawianych doświadczeń posiłkowano się bardzo dobremi palnikami gazowemi. Temperaturę ich płomienia stwierdzono zapomocą stożków Segera i okazało się, że jeśli spalać gaz u ujścia rurki, wynosi ona najwyżej 900$^0$. Jeśli natomiast przed dopływem gazu do miejsca spalania zmieszać go z powietrzem (co się odbywa automatycznie), wówczas temperatura płomienia wynosi na powierzchni od 1450$^0$ do 1560$^0$. Głębiej jest ona nieco niższa, a zupełnie wewnątrz spada bardzo nisko, miejscami aż do 300$^0$ i w tych miejscach nawet drewno nie zapala się. Praktycznie palnik ten wydawał temperaturę nie mniejszą niż 1300$^0$, co zostało stwierdzone stożkami Segera. Z podobnem zjawiskiem spotykamy się we wszystkich płomieniach, powstałych z ciał organicznych, to znaczy, że na powierzchni płomienia panuje temperatura wyższa, natomiast wewnątrz — im głębiej, tem niższa. Opierając się na powyższych wywodach teoretycznych, możemy rozważyć okoliczności pożaru, jaki miał miejsce, i ustalić temperaturę ognia.

Pożar powstał wskutek zapalenia się szeregu ciał organicznych, zmagazynowanych w budynku piętrowym. Według zeznań właścicieli większą część ładunku stanowiły materjały naogół niełatwopalne, a mianowicie skóry i szczecina. Ta ich własność potwierdzona została opisanemi dalej badaniami laboratoryjnemi, jakie w związku ze sprawą przeprowadziłem. Materjały te wymagają do należytego palenia się bardzo znacznych ilości powietrza. Jak się przedstawiała ta sprawa? Pożar szerzył się w pomieszczeniu zamkniętem. Dopiero po pewnym jego trwaniu popękały szyby w oknach i dostęp powietrza odbywał się przez otwory okienne w murach. Z zeznań właścicieli wynikałoby, że w magazynie znajdowało się z górą 60.000 kg towarów. Zadałem sobie fatygę obliczenia ile w ciągu trwania pożaru mogło dopłynąć powietrza przez utworzone otwory i ile go potrzeba dla całkowitego spalenia zadeklarowanych objektów. Nie przytaczam tutaj długich i skomplikowanych obliczeń, aby nie najeżać artykułu liczbami, tembardziej, że sposoby tych obliczeń są w technice ogrzewniczej powszechnie znane, zaznaczę jedynie, że wyniki wykazały, iż ilość dopływającego w wyżej wymieniony sposób powietrza, nie wystarczałaby na spalenie nawet połowy zadeklarowanych materjałów i nie mogłaby spowodować należytego efektu cieplnego. Czynnik ten nie był poprzednio brany pod uwagę w toku rozpraw sądowych. Spalanie, jakie tam zachodziło było niekompletne, ilość cząstek stałych w płomieniu musiała być znaczna, co niewątpliwie

sprowadziło przytoczone poprzednio skutki, t. j. obniżyło temperaturę płomienia. Należyte spalanie mogło zachodzić wyłącznie na powierzchni płomienia, gdzie miało miejsce bezpośrednie zetknięcie się gazów palnych z powietrzem. Dlatego na zasadzie osobistego doświadczenia praktycznego i panujących w tej mierze poglądów naukowych mogłem stwierdzić, że temperatura takiego płomienia, i to tylko na jego powierzchni, nie mogła wynosić więcej niż 600° — 700°. Wewnątrz płomienia temperatura bezwarunkowo była znacznie niższa, na co wpływał brak dopływu powietrza i żarzenie się unoszonych cząstek stałych, odbierające część ciepła. Dlatego we wnętrzu temperatura była niewystarczająca dla całkowitego spalenia się załadowanych produktów, a conajwyżej mogłaby wywołać ich zwęglenie i stopienie. Słuszność tych wywodów znajduje potwierdzenie w fakcie, że na pogorzeli znaleziono nawet niespalone ziarna zbożowe, liście bobkowe, śledzie, kakao, wełnę resztki skór, nie znaleziono tylko śladów szczeciny. Niezbity jednak dowód słuszności naszej widzimy w fakcie znalezienia stopionej, lecz niespalonej kalafonji. Ten bardzo łatwo palny produkt należał wśród zmagazynowanych w składach materjałów do najbardziej niebezpiecznych pod względem ogniowym. Fakt, że choćby tylko część jego pozostała nienaruszona, świadczy, że zarówno temperatura, jak nasilenie (brak powietrza) oraz zasięg ognia — nie były znaczne.

Uciekając się do potwierdzenia wywodów przez porównanie, przytoczę, że w najbardziej nowoczesnych paleniskach kotłowych z ruchomemi rusztami, z podmuchem powietrza, sztucznym ciągiem i automatycznem załadowaniem — osiąga się temperaturę 1000° do 1300° przy użyciu wysokogatunkowego węgla, mającego wartość opałową conajmniej 7000 kaloryj [1]). Takiej wartości opałowej nie miały materjały zmagazynowane, prócz niewielkiej ilości znajdujących się tam smarów. Dlatego ogień, powstały z tych produktów, nie mógł wydać zbyt wysokiej temperatury.

Protokuł pożaru wspomina o przeciągach, które miały jakoby wpłynąć na nasilenie ognia. Istotny ich wpływ dotyczył zwiększenia powierzchni styku płonących gazów z powietrzem, zwiększając tem samem gorętszą powierzchnię płomienia. Lecz również zaznaczył on się i w innym kierunku. Mianowicie przeciągi powodowały chwiejność płomieni, które wskutek tego lizały to tu, to tam nagromadzony materjał palny. Wprawdzie dzięki temu zwiększał się zasięg ognia, lecz równocześnie zachodziło chwilowe przerwanie jego wpływu w różnych częściach paleniska i ustawało podsycanie palenia się trudniej palnych materjałów, np. szczeciny, która, jak wykazuje poniższe doświadczenie samorzutnie nie pali się.

Doświadczenie Nr. 1. (protokuł skrócony).

10 g szczeciny, związanej w pęczek podpalono palnikiem gazowym długości 10 cm, szerokości 1 cm. Temp. 900°. Przy zbliżeniu płomienia poszczególne włoski skręcały się, tworząc na końcu stopioną kulkę, *lecz produkt nie palił się płomieniem.* Po usunięciu palnika szczecina natychmiast przestawała palić się. Dla jej spalenia należało nieustannie utrzymywać ją w płomieniu.

Dla pełności obrazu pogorzeli musimy rozważyć okoliczności, w jakich szerzył się pożar. Powstał on na parterze czworokątnego budynku

---

[1]) Porównaj np.: Ferd. Fischer, Technologie der Brennstoffe; Wilh. Tafel, Waerme u. Waermewirtschaft in der Industrie; J. Zawadzki, Technologja chemiczna nieorganiczna.

jednopiętrowego i stopniowo rozszerzał się po przekątnej w kierunku przeciwległych ścian. W końcowem miejscu przekątnej, lecz na pierwszem piętrze miały być zmagazynowane beczki ze szczeciną. Znajdowały się one przeto początkowo poza zasięgiem ognia, gdyż oddzielał je od niego pułap. W tych warunkach nie należy dopuszczać jakiegoś dalej idącego wpływu żaru na szczecinę. Conajwyżej można było oczekiwać wysuszenia beczek i szczeciny z naturalnej wilgoci. Ponieważ beczki, w które ładuje się szczecina nie są absolutnie szczelne, można było zatem oczekiwać ulotnienia się tych drobnych ilości nafty, którą jakoby smarowana była szczecina celem jej zmiękczenia. Właściciele przytaczali okoliczność smarowania naftą, jako ułatwiającą jej spopielenie, nasze jednak rozważania prowadzą w tym kierunku, że nafta ta musiała się zawczasu ulotnić, co oczywiście znów zmiejszałoby palność szczeciny.

Protokuł pożaru stwierdza, że po pewnym czasie pułap pomiędzy parterem i piętrem zawalił się, wskutek czego beczki ze szczeciną zwaliły się w dół. Jakie mogły być ich losy? Część mogła potoczyć się w kierunku miejsca, gdzie ogień powstał wskutek zapalenia się łatwopalnych materjałów (smary), to jest tam gdzie nasilenie ognia było większe. Część beczek mogła ulec rozbiciu, wskutek czego rozsypana szczecina stałaby się łatwiej dostępną działaniu ognia. Lecz niewątpliwie spadające wraz z beczkami belkowanie musiało powstrzymać znaczną część beczek od potoczenia się w kierunku największego ognia. To belkowanie, zwęglając się, stanowić musiałoby zarazem pewną ochronę beczek ze szczeciną od niszczącego działania ognia.

## II. WPŁYW WODY.

Rozważając skutki pożaru, nie możemy pominąć wpływu wody, użytej do gaszenia. Od chwili przybycia straży ogniowej obficie zlewano palenisko wodą i wskutek tego zwilżone materjały opierały się działaniu ognia. Duża ilość użytej wody zamieniała się z konieczności w parę, czemu towarzyszy pochłonięcie znacznych ilości 540 kal/kg ciepła, a co zatem idzie — obniżenie temperatury płomienia i substancji palnej, której temperatura spada w tych warunkach poniżej temperatury zapłonienia i proces palenia ustaje. Niepodtrzymywany płomień gaśnie. Na tem właśnie opiera się gaszenie ognia wodą i dlatego nie można jej użyć tam, gdzie produkt palny posiada tak niską temperaturę zapłonienia, że nie daje on się do niej schłodzić. Naprzykład nie można ugasić wodą benzyny, której punkt zapłonienia leży poniżej $20^0$.

W celu stwierdzenia wpływu, jaki woda wywiera podczas spalania się szczeciny i skór wykonałem szereg doświadczeń i przytaczam w skróceniu protokuły ich przebiegu.

Doświadczenie 15 polegało na spalaniu i prażeniu 50 g szczeciny w dwóch palnikach, przyczem szerokość każdego wynosiła 1,5 cm, długość 20 cm, temp. $900^0$. Prażenie trwało 4,5 godziny podczas, czego w nieregularnych odstępach czasu spryskiwano szczecinę strumieniem wody, wylewając każdorazowo po 5 do 8 $cm^3$. W wyniku otrzymano produkt z zewnątrz opalony i stopiony, w którego wnętrzu pozostała znaczna ilość nienaruszonego włosia. Waga pozostałości wynosiła ca 57% użytej próby.

Doświadczenie Nr. 16 wykonane zostało w tych samych warunkach prażenia, jak poprzednio, tylko spryskiwanie wodą było regularne i odbywa-

ło się co 5 minut. W wyniku otrzymano tylko bardzo powierzchownie nadpalony produkt, reszta pozostała prawie nienaruszona. Stosunek wagi pozostałości do użytej próby wynosił 68%.

Doświadczenie Nr. 25. 45 g. skór cholewkowych spalono i prażono w ogniu palników j. w. Prażenie trwało 4 godziny, podczas czego regularnie co 5 minut spryskiwano zgóry strumieniem wody w ilości 5 do 8 cm każdorazowo. W wyniku otrzymano tylko skłębiony żużel z zachowaniem uwarstwienia. Stosunek wagi pozostałości do użytej próby wynosił 35%.

Doświadczenie Nr. 27. 220 g. skór twardych, ułożonych w stos, spalono i prażono w ciągu 4-ch godzin trzema palnikami, z których każdy posiadał płomień szerokości 2 cm i 25 cm dług., temp. 900°. Ogień był bardzo silny. Podczas prażenia spryskiwano regularnie co 5 minut strumieniem wody, wylewając każdorazowo mniej więcej po 10 cm³. W wyniku otrzymano częściowo powierzchownie nadwęglony, częściowo nieco stopiony produkt, jednakże pozostało sporo nienaruszonej skóry nawet w warstwach zewnętrznych. Stosunek wagi pozostałości do użytej próby wynosił ca 79%.

Powyższe doświadczenia niezbicie stwierdzają, że zwilżenie tych materjałów podczas palenia wybitnie powstrzymuje niszczące działanie ognia. Dalszy wynik doświadczenia stanowi spostrzeżenie, że wierzchnie warstwy, zraszane wodą, chronią wnętrze od spalenia i dlatego należałoby znaleźć na pogorzelisku kłębowiska skór oraz nadpaloną i tylko nadtopioną szczecinę. Zarówno w jednego i drugiego rodzaju pozostałości musiałyby się zachować znaczne ilości nienaruszonych materjałów. Natomiast oględziny osypiska zupełnie nie wykazały obecności szczeciny, a skór znaleziono tylko znikome ilości. Te niezgodne z doświadczeniem fakty przeczą zeznaniom właścicieli składów o rzekomo znacznych ilościach zamagazynowanych w nich ładunkach skór i szczeciny.

Wysunięto również zagadnienie, czy prąd wody mógł roznieść pozostałości żużlu po szczecinie, wskutek czego nie znaleziono go w osypisku. Można temu z całą pewnością zaprzeczyć. Woda z sikawki mogła wprawdzie wytryskiwać pod ciśnieniem 4 do 6 atmosfer, lecz strumień wody, którym działa się z pewnej odległości, szybko traci swe ciśnienie i na palenisko spada conajwyżej pod ciśnieniem 1,5 atmosfery. Ciśnienie takie uznać należy za niewystarczające do sproszkowania wszystkiego żużlu i twardych kłębowisk skórnych. Te i tamte zawierałyby zresztą nienaruszone części materjałów, które nawet spłókane wodą, musiałyby się znaleźć w innem miejscu.

## III. OSYPISKO.

Niemałoważną sprawą byłoby ustalenie kubatury osypiska. Niestety dokładne dokonanie tego bez dokładnego i bezpośredniego zbadania osypiska jest niemożliwe. Nie mając możności osobistego stwierdzenia miąższości osypiska, muszę oprzeć się na zeznaniach biegłego fachowca pożarnika, który określił miąższość na 20 do 35 cm, zaznaczając jednak, że większość osypiska stanowiło belkowanie. Dlatego przypuszczalna miąższość właściwych popiołów nie przekraczała 20 cm. Wówczas objętość takiego osypiska wyniosłaby $46 \times 14{,}8$ (powierzchnia budynku) $\times$ 0,2 m, czyli 137,64 m³.

Nie mogąc zbadać materjału, znajdującego się na pogorzeli i określić jego ciężaru właściwego, nie jestem w stanie stwierdzić stosunku jego objętości do masy i wysnuć stąd niezachwianych wniosków. Z protokułów oględzin wynika, że poza belkowaniem osypisko składało się prawie całkowicie z popiołu. Dzięki dużej zawartości powietrza popiół jest pulchny i bardzo lekki, a zatem stosunek jego objętości do masy jest duży i dlatego pozostałość musiała bardzo mało ważyć. Natomiast w przeprowadzonych przeze mnie badaniach znalazłem, że stosunek wagi pozostałości po spaleniu do użytych prób dla szczeciny zależnie od warunków doświadczenia wahał się od 22 do 67%, a skór od 32 do 79%. Sumując te wyniki, można przypuścić, że waga pozostałości na pogorzelisku winna była stanowić (uwzględniając pewną dozę popiołu) conajmniej 30 do 40% zadeklarowanego ładunku magazynu.

Zbadanie charakteru osypiska, czego niestety nie dokonano bezpośrednio po pożarze, dałoby mocne podstawy do oceny spornych faktów. Głównie decydować w tym wypadku musiały pozostałości po spalonej skórze i szczecinie. Należało przeto dokładnie określić charakter tych pozostałości, co udało się na podstawie całego szeregu prób i doświadczeń, dokonanych w rozmaitych warunkach. Poniżej przytaczam najbardziej charakterystyczne dla oceny faktów.

A. *Skóra.*

Doświadczenie 20. Spalono skóry miękkie i otrzymano zielony popiół.

Doświadczenie 21. Spalono skóry lakierowane i otrzymano popiół zielony, gdzieniegdzie zabarwiony na czerwono, co pochodzi z lakieru.

Doświadczenie 22. Skóry cholewkowe częściowo spopieliły się częściowo utworzyły skłębiony żużel. Popiół miał zabarwienie zielone.

Doświadczenie 24. Gemza spalona spopieliła się zachowując uwarstwienie.

Doświadczenie 19. Skóry twarde utworzyły niespopielone kłębowisko żużlu, w którem widoczne są resztki niespalonej skóry.

Doświadczenie 26. Skóry twarde spopieliły się powierzchownie, całość stopiła się na żużel, w którym widoczna jest nienaruszona skóra.

Doświadczenia dokonywane były w temp. 900°.

Dla braku miejsca mogę przytoczyć i to w skróceniu tylko niektóre protokuły, które jednak pozwalają stwierdzić, że skóry miękkie palą się i spopielają stosunkowo łatwo. Zawdzięczają to zawartości utleniających związków chromu, użytych do garbowania. Związki te sprawiają ponadto, że popiół tych skór posiada charakterystyczne zielone zabarwienie, przyczem lakiery dają nieco popiołu, zabarwionego na czerwono (zw. manganu). Zabarwienie to jest bardzo znamienne i pozwala wysnuć daleko idące wnioski. Jeśliby w składach istniała b. znaczna ilość skór, podana przez właścicieli, zielona barwa popiołów rzucałaby się w oczy przy oględzinach osypiska. Jednakże nikt i w żadnym protokule nie wspomina o tem zabarwieniu.

Próby spalania wykonane były w pracowni. Warunki doświadczeń były nierównie bardziej sprzyjające procesowi niż warunki pożaru. Temperatura płomieni była znacznie wyższa, a stosowany był płomień żgący, ilości materjałów olbrzymio mniejsze, dostęp powietrza nieograniczony, działanie ognia dłuższe (3,5 — 4,5 godzin, natomiast pożar trwał 2,5 — 3 godz.). W magazynie skóry ułożone były ściśle w bele, dostęp ognia do nich

był utrudniony, dopływ powietrza ograniczony i niedostateczny, temperatura płomieni znacznie niższa niż w doświadczeniach i wreszcie obfite zlewanie wodą osłabiało działanie ognia.

Badania w pracowni wykazały, że skóry miękkie mogą zachowywać uwarstwienie i spopielają się tylko częściowo, pozatem spiekają się na żużel. Skóry twarde palą się trudno i zawsze pozostawiają żużel wyraźnie uwarstwiony z mniejszą lub większą zawartością niespalonej skóry.

Poprzednio jeszcze przytoczone doświadczenia, w których płonący materjał spryskiwano wodą, wybitnie świadczą o jej wpływie ochronnym. Nietylko nie dopuszcza ona do spopielenia, lecz sprawia ponadto, że materjał spieka się na żużel lub nawet pozostaje niezmieniony.

Osiągnięte w pracowni wyniki badań upoważniają do twierdzenia, że na pogorzeli niechybnie znalezionoby znaczne ilości niespopielonych skór, nadpalonych i spieczonych oraz nietkniętych, gdyby zadeklarowane ilości były istotnie zmagazynowane w składzie. A ilości te miały być bardzo znaczne, mianowicie 2920 stóp lakierów, 2735 stóp gemzy, 4000 par cholewek, 3000 par podkładek, 7105 kg skór twardych.

B. *Szczecina.*

Skóry, zwłaszcza miękie, dzięki zawartości związków chromowych są łatwiej palne niż szczecina. Niemiecka literatura pożarnicza [2]), klasyfikując materjały palne, zalicza do najmniej niebezpiecznych materjały włośne, wśród tych szczecina jest najmniej palną.

Pogląd ten znalazł całkowite potwierdzenie w szeregu przeprowadzonych przeze mnie doświadczeń, których kilka przytaczam poniżej w skróconych protokułach.

Doświadczenie 5. Szczecina prażona w ogniu dwóch palników (temp. 900°) w ciągu 3,5 godzin dała stopiony żużel z widocznemi gdzieniegdzie wewnątrz niespalonemi włoskami.

Doświadczenie 6. Warunki te same, czas 4 godziny. Częściowe spopielenie, częściowo żużel.

Doświadczenie 3. Bardzo niewielką ilość szczeciny (10 g) prażono w dużym płomieniu (szerokość 3 cm, długość 20 cm) o temp. 1300°. Po dwóch godzinach stopień spopielenia był bardzo znaczny, jednakże widoczne są jeszcze pozostałości żużlu. Mikroskop pozwala łatwo odróżnić popiół ten od popiołu bawełny.

Doświadczenie 4. Pęczek szczeciny załadowano w bardzo suche pudełeczko drewniane. Aby udostępnić dopływ powietrza, (czego nie było na pożarze) wywiercono w dnie otwór. Całość poddano działaniu dwóch palników których płomienie miały 3 cm szerokości i 20 cm długości, temperaturę *1300°*. Palenie trwało *5 godzin*. Mimo tak ostrych warunków, mimo dwukrotnie wyższej temperatury niż na pożarze, mimo dwukrotnie dłuższego czasu i dostępu powietrza czego nie mogło być w takim stopniu w płonącym składzie oraz mimo niewielkich ilości użytej do doświadczenia szczeciny (93 g) — okazało się w końcu, że zarówno drewniane opakowanie, jak i wnętrze nie uległo spopieleniu. Opakowanie zwęgliło się, szczecina wewnątrz uległa częściowo zwęgleniu, częściowo spiekła się na żużel, a nawet widoczne były poszczególne włoski. Całość zachowała swoje kształty.

---

[2]) Np. Rindfleisch W., Studien ueber die Gefahr in der Feuerversicherung.

Doświadczenie to miało na celu stwierdzenie zachowania w ogniu szczeciny, załadowanej w beczki.

Te i szereg innych jeszcze doświadczeń stwierdzają, że nawet w wyższej temeperaturze i w warunkach bardziej sprzyjających paleniu się niż na pożarze — szczecina nie jest łatwopalnym materjałem. Na pożarze mogło nastąpić mniej lub więcej głębokie zwęglenie i stopienie szczeciny. Wewnątrz ładunku beczkowego niewątpliwie powinno było pozostać nienaruszone włosie, zwłaszcza wobec faktu obfitego zlewania wodą. Pod wpływem ognia drewno beczek musiało ulec mniej lub więcej dokładnemu zwęgleniu, tworząc trudno palną warstwę węgla, izolującą szczecinę od wpływu ognia. Jeśli ogień zdołał sięgnąć głębiej, mógł on niewątpliwie tylko stopić lub zwęglić zewnętrzną warstwę załadowanej szczeciny, która zkolei chroniła wnętrze. Doświadczenie 4, dokonane w *1300*° stwierdza to bez żadnych wątpliwości.

Przeprowadziłem również badania celem sprawdzenia wpływu nasycenia naftą i środkami utleniającemi na łatwość spopielenia się szczeciny. Okazało się, że szczecina nasycona naftą pali się wprawdzie początkowo żywiej (ponieważ przedewszystkiem pali się sama nafta), jednakże nie spopiela się więcej niż sucha szczecina. Stapia się ona na żużel z pozostawieniem nienaruszonego włosia.

Biorąc pod uwagę zeznania właścicieli spalonego składu, którzy twierdzili, że cały ten znaczny zapas (7200 kg) szczeciny uległ spopieleniu, starałem się ustalić w jakich warunkach byłoby możliwe całkowite spopielenie tego materjału. Doświadczenia, jakie przeprowadziłem stwierdzają, że spopielenie szczeciny jest możliwe w następujących warunkach:

1) z pomocą wybitnie wysokiej temperatury, co jednocześnie wymaga
2) bardzo dużego dopływu powietrza;
3) przy zastosowaniu energicznych środków utleniających.

Spopielenie szczeciny udało się osiągnąć dopiero, stosując temperaturę 1300°. Taka temperatura przewyższa dwukrotnie tę najwyższą, jaką wydawał płomień palącego się magazynu. Stąd wniosek, że na pożarze nie było warunków termicznych, umożliwiających spopielenie szczeciny.

Niedostateczność dopływu powietrza do całkowitego spalenia zadeklarowanych w magazynie towarów była już uprzednio przeze mnie dowiedziona.

Pozostaje jeszcze do wyjaśnienia wpływ środków utleniających. W tym celu stosowałem azotan amonu (saletra amonowa), który stanowi dość silny środek utleniający i używany bywa jako składnik wielu środków wybuchowych, stosowanych w górnictwie. Użyłem go w postaci stężonego roztworu, którym początkowo 30 minut nasycałem szczecinę, co jednak nie zmieniło jej palności. Dopiero po 24 godzinnem nasyceniu zdołałem osiągnąć taki stan szczeciny, że w następstwie udało się ją całkowicie spopielić już w temperaturze 900°. Próbowałem również mieszać szczecinę ze znaczną ilością suchej saletry sodowej, która działa podobnie utleniająco jak saletra amonowa. Spalając w następstwie tę mieszaninę, osiągnąłem tylko częściowe spopielenie szczeciny. Dodam jeszcze, że stosując środki utleniające, nie próbowałem jednoczesnego wpływu wody. Uważałem to za zbędne, gdyż doświadczenia te wykonane były jedynie celem zdobycia podstaw do wszechstronnego oświetlenia zachowania się szczeciny w ogniu. Natomiast w warunkach, jakie panowały na pożarze, wpływ z takiego

czynnika jak saletry nie może być brany pod uwagę. Środki te nie mogły się tam znajdować, ponieważ remanent towarów nie wykazywał ich obecności w składzie, a przy wyprawie szczeciny nie mają one zastosowania. Stąd wniosek, że żaden z czyników, niezbędnych do całkowitego spopielenia szczeciny nie istniał na pożarze i nie może być brany pod uwagę.

Wpływ nafty, używanej do zmiękczenia szczeciny okazał się w doświadczeniach bez znaczenia dla sprawy spopielenia szczeciny.

Nakoniec pragnę jeszcze zwrócić uwagę na badania mikroskopowe popiołów szczeciny. We wszystkich wypadkach spopielenia w popiele pod mikroskopem widoczny jest żużel a nawet resztki włosia. Popioły materjałów włókienniczych nie wykazują podobnych cech.

*Wnioski.*

Zestawione powyżej w formie skróconej wyniki badań oraz rozważania zarówno tych wyników, jak i okoliczności, w jakich miał miejsce pożar, pozwoliły mi wysnuć w danym konkretnym wypadku następujące wnioski.

1. Brak wszelkich śladów szczeciny w pogorzelisku pozwala kategorycznie twierdzić, że w chwili wybuchu pożaru nie było tego materjału w magazynie;

2. Znikome resztki skór i nie zabarwione na zielono skąpe osypisko, nie odpowiadające znacznej ilości zadeklarowanych materjałów, świadczą, że ilość skór, jaka mogła znajdować się w składzie, znacznie musiała odbiegać od zadeklarowanej przez właścicieli;

3. Dopływ powietrza do pożaru był niewystarczający, aby spowodować tak doszczętne spalenie znacznej ilości zadeklarowanych materjałów.

*Inż. Leon Marjan Polanowski.*

# BIBLJOGRAFJA

**KONRAD KRZECZKOWSKI. Rozwój ubezpieczeń publicznych w Polsce.** T. II. Warszawa 1935.

Nakładem P. Z. U. W. została wydana praca K. Krzeczkowskiego p. t. „Rozwój Ubezp. Publ. w Polsce" t. II w 2 częściach, jako zupełnie samodzielna całość. Część I obejmuje okres od 1843 r. do 1866 r. t. j. od powstania Dyrekcji Ubezpieczeń do Ukazu z r. 1866 likwidującego Instutucję Dyrekcji. Autor podaje genezę Instytucji oraz rozwój prowadzonych przez nią działów ubezpieczeń; zatrzymuje się i omawia szeroko każdy dział podając zestawienia statystyczne.

W cz. II znajdujemy przedruk materjałów, projektów i dokumentów dotąd nigdzie niedrukowanych, zebranych i uszeregowanych systematycznie.

Obydwie części stanowią poważny przyczynek historyczny i są wynikiem długich i źródłowych studjów.

# Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Dnia 23 sierpnia b. r. zmarł ś. p. Dr. Stefan Zaremba - Skrzyński, Prezes Zarządu Krakowskiego Towarzystwa Ubezpieczeń „Florjanka" S. A. w Krakowie.

Zmarły był od r. 1904 Delegatem oraz Członkiem Rady Nadzorczej Krakowskiego Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń w Krakowie, a od roku 1930 Prezesem tegoż Towarzystwa. Na tem stanowisku zwrócił on zawczasu uwagę na okoliczności, wywołane zmianą stosunków gospodarczych oraz przesileniem powojennem, które kryły w sobie zarodki kryzysu, w jaki istotnie — w następstwie tych zmian — popadła ta wielka instytucja, podtrzymująca w ciągu tylu lat chlubnie zasadę ubezpieczenia opartego na wzajemności ubezpieczonych. Dążąc wytrwale do reorganizacji Krakowskiego Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń i uzyskania dla niego nowej podstawy finansowej, przyczynił się Zmarły poważnie do przemiany Towarzystwa na Spółkę Akcyjną, która pod firmą Krakowskie Towarzystwo Ubezpieczeń „Florjanka" S. A. przejęła agendy Wzajemnego.

Ś. p. Dr. Stefan Zaremba - Skrzyński był począwszy od roku 1932, pierwszym Prezesem Zarządu Krakowskiego Towarzystwa Ubezpieczeń „Florjanka" S. A.